ANNO XXXIX - N. 12 COPIE 185.000 DICEMBRE 1933 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

QUESTA
E' LA
MARCA
CHE
DOVETE
PRETENDERE
MAGNESIA
S. PELLEGRINO
PURGA
RINFRESCA
DISINFETTA
Avete provato il tipo effervescente?

AURORA

SOLEX

ALI NEL CIELO

L'apparecchio e il motore italiani che hanno vinto il « record » internazionale di velocità assoluta, quello su 100 km., per idrovolanti e quello di velocità per la Coppa Blériot.

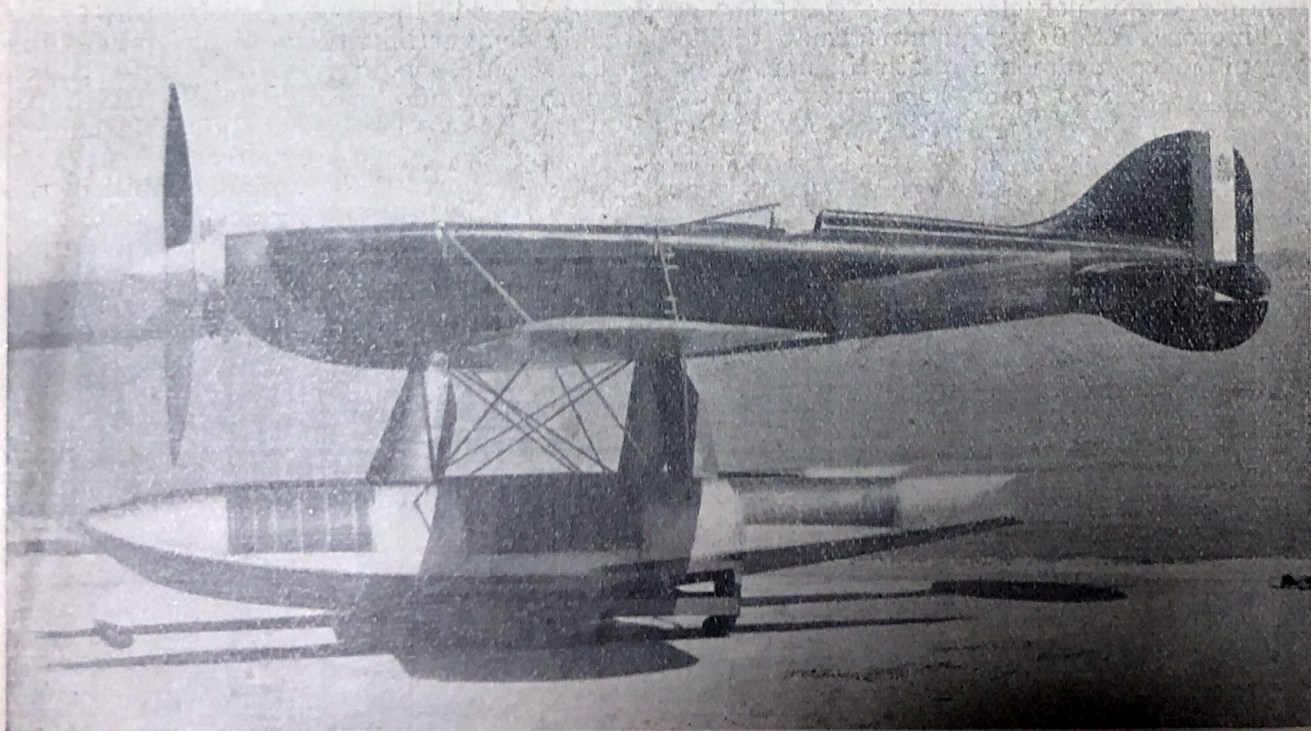
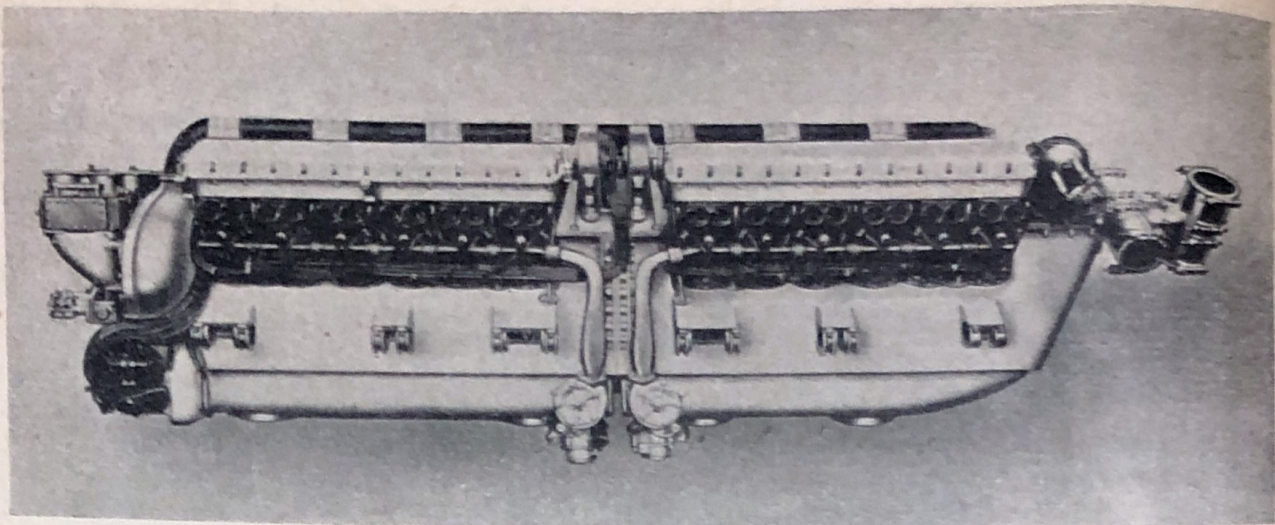
Nello scorso fascicolo registravamo i primati conquistati dall'Italia in questo campo per merito del Ten. Agello e del Ten. Colonn. Guglielmo Cassinelli, cui si aggiungeva di poi il *record* del Cap. Scapinelli.

Ecco ora le caratteristiche della macchina e del motore vittoriosi.

L'« M.C. 72 » idrocorsa, è stato progettato dall'Ing. Castoldi della Casa Macchi. E' un monoplano ad ala bassa rafforzato da tiranti profilati in acciaio speciale. L'ala è a profilo biconvesso simmetrico costruita totalmente in duralluminio: è completamente ricoperta di radiatori a tubetti piatti. La fusoliera è costruita in metallo nella parte anteriore e centrale, la coda è in legno. Il complesso motore occupa buona parte della lunghezza della fusoliera ed è sostenuto da una speciale incastellatura alla quale si innestano anche gli attacchi delle gambe di forza dei galleggianti e le due semiali. Le gambe dei galleggianti sono di costruzione mista di legno e duralluminio, e la loro superficie superiore è quasi totalmente ricoperta dai radiatori per l'acqua e per l'olio. Quasi tutta la superficie dell'apparecchio esposta all'aria è utilizzata per raffreddare il motore.

La caratteristica principale del « Macchi 72 » è la doppia elica trattiva, cioè un complesso di due eliche disposte in tandem che girano in senso opposto. Questo sistema ha il vantaggio di annullare gli effetti dannosi delle cosidette *coppie di reazione* e *coppie giroscopiche* dovute alla rotazione dell'albero motore e dell'elica. Inoltre la seconda elica viene a rotare con rendimento maggiore nel vortice provocato dall'elica antistante.

Il motore Fiat « A.S. 6 » è uno dei motori più potenti del mondo. Si tratta di un motore di oltre 50 litri di cilindrata a 24 cilindri su due file a V a 60°. E' di una originale architettura che lo fa distinguere nettamente da ogni altra precedente costruzione.

I cilindri sono disposti in due gruppi di 12, uno anteriore e uno posteriore, meccanicamente indipendenti fra di loro. Fra i due motori sta il complesso dei riduttori a cui fanno capo gli alberi a gomito dei gruppi stessi. Dai riduttori partono i due alberi dell'elica uno entro l'altro in modo da portare sul davanti le due eliche coassiali accostate l'una all'altra e ruotanti ad un eguale numero di giri in senso contrario.

L'IDROCORSA MACCHI CASTOLDI *72* » MUNITO DI MOTORE FIAT « A. S. 6 »

MOTORE FIAT « A. S. 6 ».

Nella innovazione riguardante le due eliche sta la caratteristica di questo motore.

Non solo nel buon rendimento sta il pregio del sistema: enormi vantaggi sono stati ottenuti anche per la stabilità dell'apparecchio sia in decollo sia in volo. Infatti solamente in tal modo è stato possibile annullare a qualunque regime di funzionamento la coppia di reazione del motore sull'apparecchio, dato che le coppie dei due gruppi motori si equilibrano l'una con l'altra: ciò riesce utilissimo specialmente per gli apparecchi da corsa che sono di difficile manovra e nei quali è particolarmente laboriosa la correzione della coppia.

Ognuno dei due gruppi motori ha una circolazione propria sia dell'acqua di raffreddamento sia dell'olio di lubrificazione, assicurata con pompe rispettivamente centrifughe e ad ingranaggi. Parimenti l'accensione ottenuta con due magneti Marelli per ogni gruppo, è indipendente per ciascuno di essi.

Il motore « A.S. 6 » per quanto formato di due gruppi meccanicamente distinti, non deve essere considerato come l'accoppiamento di due motori ma come un unico complesso: esso è infatti munito di un solo sistema di alimentazione: anche questa è una caratteristica del motore « A.S. 6 ».

Un nuovo apparecchio italiano da sport: l'anfibio « Savoia-Marchetti 8 C ».

Una nuova geniale costruzione dell'Ing. Marchetti, ideatore del glorioso « S. 55 Atlantico », viene ad arricchire la produzione aeronautica italiana: un piccolo anfibio da sport « Savoia-Marchetti » per due persone con una velocità di oltre 200 chilometri all'ora ed una autonomia fino a 1800 chilometri.

Lo scafo è interamente in legno e disegnato con grande cura per ottenere il massimo rendimento di velocità; il fondo è a doppio fasciame; l'ala è in un sol pezzo rivestita interamente in compensato e protetta analogamente allo scafo con intelaggio e vernici alla cellulosa, a compartimenti stagni, insommergibile; gli alettoni sono in tubo di acciaio saldato. Il loro comando è differenziale. Gli impennaggi di coda hanno il piano fisso in legno ed i piani mobili in tubo di acciaio saldato. Il cavalletto motore è in acciaio al cromo-molibdeno. La capottatura è in lamiera di « Duranalio », resistentissima alle corrosioni marine.

Caratteristiche principali:

apertura alare.	m.	11 —
lunghezza	»	2.60
altezza	»	7.80
superficie portante	mq.	18 —
peso a vuoto ..	kg.	700 —
peso totale ...	»	1100 —
velocità mass. .	km-h.	227 —
velocità minima	»	88 —
quota di tangenza	m.	5200 —
autonomia	km.	1800 —

IL NUOVO ANFIBIO ITALIANO DA SPORT « SAVOIA-MARCHETTI 8 C ».

Aeroplani con motore a vapore.

Pare che il motore a vapore tenda ad affermarsi nel campo della navigazione aerea. Gli studi e le esperienze in proposito sono particolarmente intensi negli Stati Uniti, nei quali si sono avute in questi ultimi tempi delle promettenti realizzazioni (v. fascicolo di marzo dell'anno corrente).

Dopo gli incoraggianti risultati ottenuti circa sei anni fa dall'adozione del motore a vapore sull'aeronave « City of Glendale », l'attenzione dei costruttori si è rivolta verso la applicazione del motore a vapore agli aeroplani. Nel gennaio c. a. fu esperimentato con successo un aeroplano con motore a vapore costruito dalla Casa Harald C. Johnston di Okron (Ohio), motore sulle cui caratteristiche non si hanno finora dati precisi e completi. Si sa soltanto che ha una velocità di regime di 1250 giri al minuto, un peso (del solo motore) di circa 70 kg. e che consta di 2 cilindri contrapposti. La caldaia è di un tipo speciale brevettato ed il riscaldamento dell'acqua viene ottenuto mediante bruciatori a nafta.

Più recentemente i signori Besler di Emeryville (California) hanno progettato e costruito un interessante tipo di motore a vapore, e lo hanno applicato ad un piccolo biplano, il « Travel Air », Serie Standard 2000. Il motore è formato da due cilindri a doppio effetto, disposti a V con angolo di 90° fra loro, uno ad alta e l'altro a bassa pressione. Alla velocità di regime di circa 1625 giri al minuto sviluppa circa 150 CV. Il peso del solo motore è di circa 82 kg., e quello del complesso: motore, caldaia, serbatoi (vuoti), condensatori, tubazioni, ecc., raggiunge i 250 kg. I costruttori sperano però di potere ridurre sensibilmente nei tipi successivi tale peso. La caldaia è a tubi d'acqua della lunghezza complessiva di 150 m. ed è a controllo completamente automatico; la pressione di esercizio non supera i 12 kg.-cmq., e la temperatura del vapore surriscaldato viene mantenuta sui 400°, mediante opportune iniezioni di acqua. L'alimentazione dei cilindri avviene mediante una pompa di vapore, il cui vapore di scarico serve per il preriscaldamento dell'acqua mediante condensazione, che avviene in appositi radiatori; si riesce a ricuperare, a detta dei costruttori, il 99 % dell'acqua vaporizzata, in modo che il consumo d'acqua riesce ridottissimo.

Un altro tipo di motore a vapore è ora in costruzione presso la Società di costruzioni aeronautiche « Great Lakes Corporation » di Cleveland (Ohio): motore destinato ad azionare tanto aeroplani quanto dirigibili. La motrice è qui a turbina anzichè a stantuffo, ed il vapore necessario ad azionarla viene ge-

nerato in una caldaia tubolare, interamente circondata da una camicia isolante. Dopo che il vapore è stato sfruttato nella turbina, viene inviato in speciali apparecchi condensatori situati nelle ali dell'aeroplano o nella navicella del dirigibile, e ridotto nuovamente in acqua. Tanto in questo caso, quanto in quello precedente, il combustibile impiegato è l'olio pesante, la cui accensione viene ottenuta elettricamente; appositi dispositivi consentono la messa in marcia quasi immediata del motore, senza cioè la necessità di dover aspettare che tutta quanta l'acqua della caldaia si sia riscaldata.

L'adozione del motore a vapore consente evidentemente (oltre ad una forte economia di esercizio) di conseguire una maggior stabilità nel funzionamento del motore stesso, una migliore manovrabilità dell'apparecchio nell'aria, ed una grande silenziosità di marcia: qualità, quest'ultima, particolarmente importante dal punto di vista militare.

Questo spiega e giustifica gli sforzi che si stanno facendo per risolvere definitivamente l'interessante problema.

In memoria del primo aviatore.

La Germania ha celebrato, recentemente, con la solenne inaugurazione di un monumento, le gesta del pilota aviatore Karl Jatko, il quale a detta dei Tedeschi sarebbe stato il pioniere dell'aviazione, in quanto prima ancora dei fratelli Wright sarebbe riuscito a sollevarsi da terra con un apparecchio a motore. Lo Jatko avrebbe infatti, dopo lunghe esperienze, compiuto un volo di 18 metri alla quota di tre metri sulla brughiera di Bahrenwald presso Hannover, il giorno 18 agosto 1903. (Il volo dei fratelli Wright avvenne il 17 dicembre 1903).

Sul monumento inaugurato sono state incise le seguenti parole: « A Jatko primo volatore del mondo con apparecchio a motore. 18 agosto 1903 ».

Collaborazione tra ferrovie ed aviazione.

La diminuita attività del traffico su diverse linee ferroviarie germaniche ha costretto la direzione delle ferrovie a sopprimere taluni treni. Vista l'impossibilità di sostituire i treni soppressi con vetture elettriche isolate, l'Amministrazione ferroviaria, la quale ha, come è noto, già stipulato accordi con la Società di traffico aereo Luft-Hansa, ha deliberato di servirsi in misura maggiore del mezzo aereo per far fronte, almeno in parte, alla deficienza dei trasporti verso le regioni che rimarranno danneggiate dai provvedimenti attuali.

In base alle trattative stipulate fra i due enti suddetti, la direzione delle ferrovie isti-

tuirà prossimamente — in un primo tempo a scopo sperimentale — alcune linee aeree per il servizio merci per le quali saranno adottati speciali apparecchi plurimotori.

I tassì aerei in servizio regolare a Milano...

Si è inaugurato all'idroscalo il servizio regolare di idrovolanti a tassametro.

L'esperimento incontra il favore del pubblico, data la convenienza che il servizio presenta specialmente per gite in comitiva sugli incantevoli nostri laghi. Per tale genere di voli infatti il trasporto viene a costare complessivamente quanto quello in automobile, mentre presenta i vantaggi di una maggior disponibilità di tempo da trascorrere nelle località prescelte.

...e a Northampton.

La istituzione di servizi privati aerei economici, ha registrato una nuova applicazione presso l'aeroporto inglese di Northampton ove è stato inaugurato un servizio di tassì aereo gestito con apparecchi da turismo, al prezzo di L. 1,40 al chilometro.

Sempre allo scopo di dare incremento a speciali servizi di noleggio nei quali la velocità abbia particolare importanza, la Società di navigazione « Imperial Airways » ha ordinato la costruzione di due piccoli velivoli, capaci di accogliere però otto o dieci passeggeri, e di trasportarli a velocità elevate.

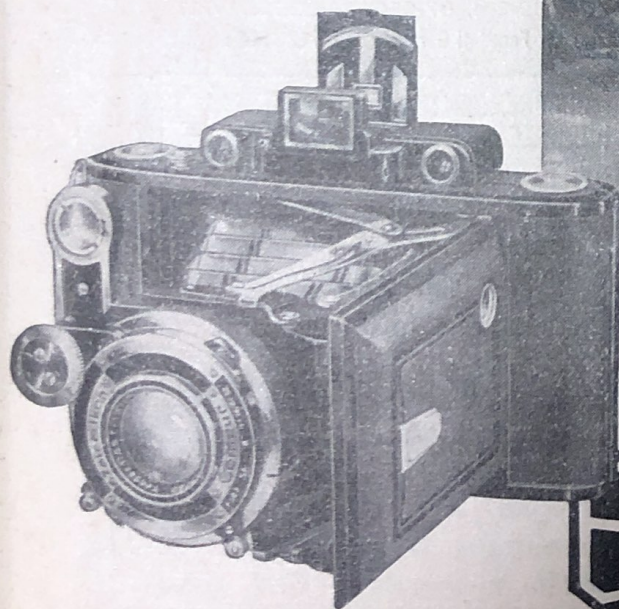
Piattaforme sulle stazioni, per l'atterraggio degli aeroplani.

Si è costituita a Londra una società sotto il nome sociale di « Central Air Ports Ltd. » per propugnare in Parlamento una legge che autorizzi la costruzione, sopra le stazioni di St. Pancras e Kings Cross, di una piattaforma adatta all'atterraggio degli aeroplani.

Il costo di realizzazione di questi progetti si aggira sui 5.000.000 di sterline.

Si ritiene che il Ministero dell'Aria, le Compagnie ferroviarie ed infine le autorità amministrative di Londra non faranno opposizione alla loro realizzazione.

Quattordici anni di servizio aereo tra Londra e Parigi.

Si sono compiuti 14 anni dal giorno in cui il primo servizio quotidiano fu stabilito in Europa tra Londra e Parigi, per il trasporto aereo della posta e dei passeggeri: quattordici anni di grande progresso realizzati nel campo dei servizi aerei internazionali. Nell'agosto

1919, quando i primi apparecchi iniziarono la spola tra le due rive della Manica, il biglietto Londra-Parigi costava venti ghinee e non dava diritto che ad un angusto seggiolino accanto al pilota. Oggi con cinque ghinee si può viaggiare tra le due Capitali in cabina di lusso nella quale, se si vuole, si può anche pranzare.

Nel primo anno di esercizio la media dei passeggeri non superò i cento viaggiatori alla settimana e il movimento postale fu di qualche migliaio di lettere: ora più di sessantamila viaggiatori si avvalgono ogni anno dei servizi aerei istituiti dalla « Imperial Airways » e il corriere postale trasportato dagli apparecchi comprende parecchi milioni di lettere. Il colossale sviluppo dei servizi aerei risulta ancor più evidente quando si consideri che mentre nel 1919 l'« Imperial Airways » gestiva 250 miglia di linee aeree con apparecchi a due posti, di 360 HP; oggi la rete aerea della Compagnia inglese è di circa 14.000 miglia e viene servita da apparecchi sui quali possono comodamente viaggiare 38 passeggeri. Quattordici anni fa per spedire una lettera da Londra a Parigi i servizi aerei percepivano due scellini e mezzo (circa L. 11,60 italiane sulla base dell'antica parità); oggi invece una lettera va fino a Parigi con un francobollo di 4 pence (al cambio attuale a L. 1), viene portata ad una distanza di cinquemila miglia nell'India per mezzo scellino (circa L. 1,50) e va nell'Africa del Sud con un volo di ottomila miglia con uno scellino (circa L. 3).

La prima linea aerea verso l'Estremo Oriente fu stabilita nel 1929 con una estensione di cinquemila miglia e con punto terminale a Calcutta; fu quindi iniziato il servizio sulle sezioni più importanti della linea transafricana e nei primi mesi dell'anno scorso fu inaugurato il servizio regolare sull'intero tragitto Londra-Città del Capo. Ora, sviluppandosi gradualmente, il servizio dell'India sta per essere esteso fino all'Australia e alla Nuova Zelanda, per essere collegato in un prossimo avvenire con i principali porti della Cina. In totale, negli ultimi nove anni gli apparecchi della « Imperial Airways » hanno percorso circa 11 milioni di miglia, trasportando 260.000 passeggeri, con un margine di rischi che è sceso dal 40 per cento a meno dell'1 per cento.

Aerodromi oceanici.

Sarà tra breve terminata un'isola galleggiante tra gli Stati Uniti ed il Portogallo. Essa sarà ancorata in mezzo all'Oceano nel 1934 e potrà ospitare 300 passeggeri e 125 uomini di equipaggio.

Tre altre isole saranno più tardi ancorate ad ovest delle Azzorre ed una quinta tra le Azzorre e Lisbona.

Per la sicurezza del volo nella nebbia.

Sarà prossimamente stabilito in vicinanza dell'aeroporto di Croydon un sistema di controllo a zone per i periodi di cattiva visibilità.

È stato constatato impossibile praticamente di assegnare separate vie di traffico agli apparecchi in partenza e in arrivo, in modo da assicurare la perfetta sicurezza del traffico stesso, ma il nuovo sistema, accettato favorevolmente dalle Compagnie di traffico aereo, permetterà all'ufficiale di controllo di non far penetrare gli apparecchi entro una zona di 10 miglia di raggio intorno a Croydon sino al momento in cui egli non ritenga conveniente di dar loro via libera. Tale sistema, e quindi la creazione automatica di questa zona, entrerà in vigore ogni qual volta la visibilità sarà ridotta al limite internazionalmente riconosciuto di 1000 m. orizzontalmente, e m. 304 verticalmente (1000 piedi). Non si tenterà in alcun modo di dare istruzioni agli aeroplani affinchè seguano una rotta determinata; ma gli apparecchi in arrivo saranno autorizzati a seguire una data rotta finchè, ciò facendo, non mettano in pericolo altri apparecchi. Qualora essi abbiano difficoltà a trovare una rotta diversa, riceveranno l'ordine di tenersi al largo della zona sinchè una rotta appropriata non venga loro aperta. In generale dunque l'ufficiale di controllo non prescriverà particolari rotte, ma vieterà soltanto agli apparecchi di entrare nella zona sino al momento opportuno.

Una esemplare impresa di colonizzazione in Tripolitania.

Le nostre Riviste hanno pubblicato due articoli in proposito all'Azienda agricola coloniale De Michelis in Azizia: il primo, nel fascicolo di settembre 1929 de *Le Vie d'Italia* (pag. 671 e segg.), e l'altro nel fascicolo di febbraio 1932 (pag. 203 e segg.) de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, ai quali rimandiamo per ampie notizie sugli sviluppi successivi dell'impresa dal suo nascere fino a tale epoca.

Alcune fotografie giunteci recentemente e alcune notizie gentilmente forniteci dal chiaro industriale che ha attuato, e dirige tuttora con alacre attività, la detta Azienda, ci spingono a riparlarne per constatare con senso di viva soddisfazione i risultati che si possono attendere nel campo agricolo coloniale, quando il lavoro sia retto da fede costante e da mezzi adeguati.

L'Azienda De Michelis iniziò la sua opera di bonifica della zona ad occidente ed in prossimità di Azizia nella primavera del 1927-28 con l'escavazione del primo pozzo trivellato da cui estrarre acqua per l'irrigazione; le piantagioni si effettuarono soltanto nel successivo anno agricolo 1928-29. La vegetazione ottenuta da tali piantagioni ha dunque soli cinque anni; la bonifica compiuta in questo frattempo si estende a 1500 ettari circa dei 4000 di cui si compone l'intera Azienda, essendo rimasti gli altri 2500 ettari adibiti esclusivamente ad allevamento di bestiame, con formazione di boschi ad uso dell'Azienda pastorale. La Tripolitania si è così arricchita di un territorio in rigoglioso sviluppo agricolo, là dove sei anni fa altro non era che landa stepposa deserta.

Allo sviluppo delle colture accudiscono attualmente 18 famiglie coloniche, la maggior parte venete, alcune pugliesi, sarde, siciliane e toscane, le quali inquadrano la mano d'opera di colore costituita da arabi e da fezzanesi.

L'intera regione appartenente all'Azienda De Micheli è oggi disseminata di linde case coloniche, tutte costruite in stile moresco, con relative stalle, silos, depositi di attrezzi agricoli e di cereali.

La tenuta è stata provvista, a cura del proprietario, di un acquedotto a scopo agricolo, che permette la distribuzione d'acqua dolce occorrente alle diverse colture, su un'estensione di ben 15 chilometri di lunghezza.

La portata di questo acquedotto è di litri 300.000-ora, ottenuti da quattro pozzi scavati in seconda falda alla media profondità di ml. 75, ognuno fornito di macchinari indipendenti di sollevamento, ed aventi ciascuno la portata di 75.000 litri d'acqua all'ora.

Le colture principali sono rappresentate dal tabacco, dall'erba medica, dalle frutta, dai vivai per tutta la zona irrigua che attualmente ha raggiunto un'estensione di ettari 40.

Nell'estensivo, invece, sono stati creati dei vasti oliveti che a perdita d'occhio, perfettamente simmetrici, si irradiano in tutte le direzioni dal centro dell'Azienda. Questi uliveti sono stati piantati al sesto di m. 20, e tra ulivo ed ulivo si sta ora sviluppando il mandorlo, altra pianta assai adatta per quelle terre.

Nelle annate di sufficiente piovosità, fra filare e filare di ulivi si coltivano i cereali, come il grano e l'orzo.

L'Azienda pastorale è provvista d'un moderno Caseificio che produce da tre anni ottimi formaggi e latticini. Esiste inoltre un allevamento di cavalli, cammelli, muli e buoi per i bisogni dell'Azienda, senza trascurare che tutti gli animali da cortile che si trovano normalmente nelle fattorie della Penisola e cioè: conigli, galline, suini, piccioni, che vengono pure allevati con pieno successo.

Quanto si è raggiunto partendo dal nudo deserto, nel breve spazio di un sessennio di intenso lavoro, ha realmente del prodigioso quando si ponga mente al fatto che il risultato è stato ottenuto per l'iniziativa di un solo cittadino. Ciò sta a provare come l'industriale che si interessa con mezzi adeguati, con passione e competenza allo sviluppo agricolo di quelle terre, può ottimamente riuscire meglio forse — oseremmo dire — d'un vecchio agricoltore; perchè l'industriale è in grado di impiegare criteri del tutto suoi particolari, ossia è capace di osare, investendo forti capitali all'inizio dell'impresa onde ridurre in seguito i costi di esercizio, e quindi di portare con maggior rapidità al rendimento quelle nostre terre d'oltremare.

Certo è che questa grande Azienda costituisce una prova tangibile — come ripetiamo — dei risultati che si possono ottenere nel campo agricolo coloniale, da un cittadino coraggioso sotto lo stimolo propulsore del Regime.

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche costituito Supremo Consiglio Tecnico dello Stato.

La *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 18 ottobre 1933 pubblica il R. Decreto col quale il Consiglio Nazionale delle Ricerche viene nominato Supremo Consiglio Tecnico dello Stato, e stabilisce le modalità di costituzione e di funzionamento delle varie Sezioni e dei vari Comitati dai quali il Consiglio stesso è costituito.

Un Museo della Somalia Italiana.

Il Governo della Somalia Italiana ha disposto che l'antico edificio della «Garesa» di Mogadiscio sia ricostruito nella sua pristina forma per raccoglierví un «Museo della Somalia». Quivi, oltre alla mostra dei cimeli storici e militari, dovrebbero pure trovare posto la mostra etnografica, la mostra zoo-

CREMA NIVEA
CREMA-NIVEA

logica e la mostra permanente dei prodotti della Colonia.

L'Istituto Coloniale Fascista, di Roma, tenendo presente l'importanza storica ed economica della costituzione di detto Museo, ha deciso di raccogliere tutti quei documenti (o copie dei medesimi), nonchè fotografie, dati, cimeli e notizie che siano ritenuti particolarmente adatti.

Per raggiungere tale scopo invita tutti coloro che fossero in possesso di quanto sopra, di voler contribuire alla riuscita di tale iniziativa inviando il materiale alla sede centrale dell'Istituto Coloniale Fascista, via Giustiniani, 5, Roma.

La Presidenza dell'Istituto, appena terminata la raccolta, invierà il tutto al Governo della Somalia Italiana. Sarà in facoltà dei donatori di apporre un cartellino con il proprio nome e cognome sui cimeli che saranno donati.

Delle fotografie si gradirà — ove possibile — ricevere due copie per ogni soggetto, desiderando destinarne una copia all'Archivio Fotografico dell'Istituto medesimo.

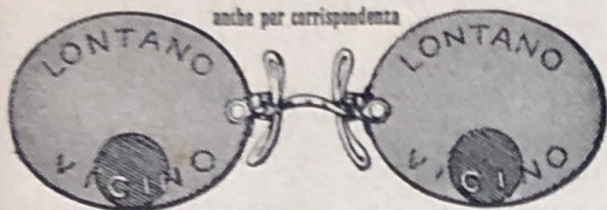
12 milioni di opere pubbliche nella Colonia Somala.

Il Governo della Somalia è stato autorizzato a contrarre un mutuo di 12 milioni con la Cassa di Risparmio di Torino per l'esecuzione di opere di pubblica utilità. Il programma da attuarsi comprende opere di sistemazione idraulica sull'Uebi Scebeli e sul Giuba, opere stradali varie, opere sanitarie, igieniche, cioè la sistemazione di ospedali, lazzaretti e infermerie; opere edilizie varie, e cioè costruzione e sistemazione di fabbricati per i commissariati e la residenza; stazioni radiotelegrafiche, scuole, albergo di Mogadiscio.

Archeologia... contemporanea: Una «taberna» di 2000 anni fa a Magonza.

Al mercato vinario di Magonza s'è potuta vedere in azione un'osteria, tal quale sorgeva nella medesima città or sono circa 20 secoli. E non si tratta di ricostruzione più o meno fedele, chè i pezzi son tutti originali dal primo all'ultimo. Essi sono stati prestati in via eccezionale dal Museo Centrale romano-germanico e da quello civico delle antichità. Il visitatore può ordinare il suo bravo bicchiere di vino o di cervogia e inzupparvi tanto di pane romano.

Sebbene fatto di farina... contemporanea, questo pane si presenta esattamente come quello rinvenuto a Pompei e reca il timbro autentico della XXII legione che 1900 anni fa era di stanza a Magonza. Questo marchio di ferro è uno dei pochi esemplari di cimeli consimili giunti in così buono stato fino a noi.

ESAME degli OCCHI
anche per corrispondenza
LONTANO
VICINO
LONTANO
VICINO
per vedere lontano e vicino - chiedere
Catalogo Metodo gratis per esaminarsi la vista
F. VANZINA
MILANO - Galleria Vittorio Emanuele, 80
Chiedere Catalogo T 33
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

SQUISITA
FRAGRANTE
ELEGANTE
MACEDONIA
EXTRA

FABBRICA ARGENTERIA
da regalo
PREZZI DI PROPAGANDA
Gratis a richiesta
nuovo listino
Ottobre
1933
POSATERIA
MARINAI
Argento
massiccio
800/000
Una posata
tavola 3 pezzi L. 45
6 posate tav. 18 pezzi L. 270
12 posate tavola 36 pezzi L. 540
C. MARINAI MILANO (107)
Via S. M. Beltrade, 1

Anno XXXIX — Sommario del Fascicolo di Dicembre — N. 12

Abbonamento per il 1934 } **se effettuato entro il 31 dicembre 1933 L. 15,50 (Estero L. 30,50).**
„ „ dopo tale data .... L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI!

Se ancora non avete rinnovato la vostra quota d'associazione al T. C. I. per il 1934

L. 15,20 - Est. L. **25,20**

fatelo immediatamente.

Avrete così ottemperato a quanto prescrive l'articolo 14 dello Statuto Sociale.

Se ancora non avete versato l'importo dell'abbonamento a

"LE VIE D'ITALIA,,

per il 1934, provvedetevi entro il

31 dicembre 1933,

fruendo così di una sensibile riduzione sul prezzo di abbonamento, e cioè versando

L. 15,50 - Est. L. **30,50**

anzichè

L. **18,50** - Estero L. **36,50**

Inviateci dunque gli importi suddetti, complessivamente

L. 30,60 - Est. L. **55,60**

servendovi del qui unito Bollettino di versamento in Conto Corrente Postale.

TUTTI I SOCI DEL T. C. I. RICEVERANNO NEL 1934 LE SEGUENTI PUBBLICAZIONI:

1. **"ATTRAVERSO L' ITALIA,,** - Vol. V: **"Toscana,,** - Parte I (Firenze e Pistoia coi territori delle rispettive provincie).
2. **"GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA,,** - Parte II: **Le Stazioni di Montagna** - Vol. I: **Le Stazioni del Piemonte, della Lombardia e del Veneto.**
3. **"NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli,,** - Fogli 4, 5 e 6.

IMPORTANTE

Ritagliare la fascetta indirizzo con la quale si ricevono le Riviste e le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo di assegno bancario.

Scrivere chiaramente

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

....

residente in ....

N. .... *Via* ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

Addì .... *193* ....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Bollo a data dell'Ufficio accettante

N. ....

del bollettario *ch. 9*

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

BOLLETTINO *per un versamento di L.* ....

Lire .... (in lettere)

....

eseguito da ....

residente in ....

Via .... *N.* ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

nell'Ufficio dei Conti di **MILANO**

Addì .... *193* ....

Firma del versante

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Cartellino del bollettario

Bollo a data dell' Ufficio accettante

L'Ufficiale di Posta

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

RICEVUTA

di un versamento di L. ....

Lire .... (in lettere)

....

eseguito da ....

....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

Addì .... *193* ....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ....

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Assoc. e Abbon. a "Le Vie d'Italia,, 1934 L. 30.60 - Estero L. 55.60
Sola Quota Associazione 1934 » 15.20 - » 25.20
Abbon. a "Le Vie d'Italia,, (per i Vital. e Quinq.) » 15,50 - » 30,50

(Sottolineare la parte che interessa)

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Tessera N. ....
Cognome .... Nome ....
Via .... N. ....
Luogo .... (Prov. ....)

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti
N. .... dell'operazione
Dopo la presente operazione il credito è di L. ....
Il Direttore dell'Ufficio

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma *possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.*

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Non spedite a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere contenute sul bollettino di conto corrente.

Tassa per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia sono esenti da tassa.

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a	L.	50.—	tassa	L.	0.15
»	»	100.—	»	»	0.20
»	»	500.—	»	»	0.40
»	»	1000.—	»	»	0.60
»	»	5000.—	»	»	1.—
»	»	10000.—	»	»	2.—

Ai Propagandisti che procurano nuovi Associati al T. C. I. vengono assegnati importanti premi in medaglie e pubblicazioni.

Fate almeno un nuovo Soci

É molto facile: basta enume i vantaggi spettanti ai Soci cordare la tenuità della q La domanda d'associazione vi inviamo deve servire per sicurare, nell'ambito delle vo parentele e amicizie, un nu Socio al Touring Club Italia

DOMANDA D'ASSOCIAZIO

Il sottoscritto chiede di esse ammesso al T. C. I. in qualità Socio (per l'anno..............)

Annuale *e versa* **L. 17.20** (Este **L. 27,20**) *comprese L. 2.— tassa d'iscrizione.*

Vitalizio *e versa la quota uni di* **L. 200,20** (*Estero* **L. 300,2**

Vitalizio a pagamento rateale *versa la 1ª rata di* **L. 42,** (*Estero* **L. 62.20**); *8 rate succe sive di* **L. 20.—** (*Estero* **L. 30.** *o multipli fino a* **L. 202,20** (*Es ro* **L. 302,20**).

Fondatore della Sede *e versa quota unica di* **L. 300,20** (*Este ro* **L. 400,20**).

Desidera pure abbonarsi per 1934 a "Le Vie d'Italia,, e vers **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**).

Dopo il 31 Dicembre 1933 l'abbo namento costerà **L. 18,50** (Este ro **L. 36.50**).

(Cancellare la parte che non interessa)

Si dichiara edotto dello Statut dell'Associazione, si obbliga osservarlo, ed elegge domicilio Milano, presso la Sede del T. C.

Cognome ....
Nome ....
paternità ....
professione ....
nato a .... il ....

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Luogo ....
Provincia di ....
Via .... N. ....

Firma del Richiedente ....
Firma del Presentatore ....
Da .... **li** 193

Prezzo d'abbonamento annuo alle Rivis del T. C. I. per il 1934

"LE VIE D'ITALIA,, *se effettuato entro il Dic. 1933:* Italia e Col. **L. 15,50** (Est **L. 30,50**); *dopo tale data:* Italia e C **L. 18,50** (Estero **L. 36,50**)

"LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO,, Italia e Col. **L. 40,50** (Estero **L. 65,5**

"L'ALPE,, Italia e Col. **L. 15,50** (Estero **L. 25,5**

"L'ALBERGO IN ITALIA,, Italia e Col. **L. 10,50** (Estero L. **20,5**

"LE STRADE,, Italia e Col. **L. 10,50** (Estero **L. 20,5**

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE – MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 12 Dicembre 1933 - (A. XII)

CURZOLA

Delle isole maggiori dell'arcipelago meridionale dalmata, (Brazza, Lesina, Curzola) quest'ultima è singolarmente degna di attenzione per le sue particolarità morfologiche, storiche ed artistiche.

Quasi prolungamento della lunga penisola di Sabbioncello, dalla quale è separata soltanto da un canale di un chilometro e mezzo di larghezza, Curzola si stende, da est a ovest, come una stretta striscia rocciosa, formata da una grande piega anticlinale (cioè con la convessità rivolta in alto) di calcari del cretaceo, offrente varie alture, anche notevoli, di cui la più elevata misura 568 metri sul mare.

Lunga oltre 46 chilometri, fra la Punta Provescia e il Capo Speo, l'isola è larga in media da 5 a 6 chilometri e la sua costa è quasi dovunque ripida, ma specialmente verso nord; le alture vi formano come due sistemi, uno settentrionale, uno meridionale, fra i quali stanno alcune depressioni, quasi valli chiuse (1); una insellatura a 462 metri di altezza è il varco attraverso il quale una mulattiera passa fra i due sistemi unendo i centri principali che qui — più ancora che su Lesina — si raccolgono nell'interno dell'isola, dato che le coste offrono possibilità di stanziamento, anch'esse difficili, soltanto alle estremità est e ovest, dove si aprono anche i soli buoni porti.

La popolazione ha una densità media di 50 abitanti per kmq., con valori maggiori nell'interno dell'isola, dove si hanno le colture dei vigneti, i quali danno un ottimo vino rosso, che viene in gran parte esportato. Vastissima è la superficie boschiva, che raggiunge quasi il 60 per cento del totale, e che consiste in massima parte di macchie di quercia e di pino d'Aleppo. Sicchè la maggioranza dei Curzolani dell'interno trae dal bosco e dalla vigna i mezzi di vita, esportando legna e carbone vegetale, mentre quelli della costa si dedicano alla carpenteria per l'industria navale e alla pesca, Tutti insieme occupano una diecina di centri, di cui i maggiori sono Blatta, Vallegrande e Curzola.

È di quest'ultima cittadina, che riassume in sè la storia, la gloria e l'arte di tutta l'iso-

(1) La principale di queste è il cosidetto *Campo di Blatta*, conca carsica con alcune sorgenti; le uniche risorgenze dell'isola, che non possiede idrografia superficiale.

la che vogliamo qui rievocare i fasti; è della gloria del suo sole, del suo paesaggio, delle sue acque di cobalto che vogliamo celebrare il ricordo nostalgico.

***

Da chi sia stata propriamente fondata Curzola è alquanto difficile lo stabilire. Alcuni indizî dànno già abitata l'isola fin dall'età eneolitica; ma gli storici, antichi e moderni, avanzano le più disparate ipotesi sui primi residenti.

Lo storiografo Bomman, asserisce ad esempio che la città fu fondata dai Liburni nell'anno 763 a. C. Altri sostengono invece che essa sia stata eretta originariamente dai Fenici, e che il suo nome derivi dalle parole fenicie *Izur*=roccia e *Izalal*=ombroso, donde *Izur zolal*=roccia ombrosa.

Apollonio narra a sua volta nel IV Libro degli « Argonauti » che questi approdarono per un breve soggiorno nell'isola, dove Nettuno aveva abbandonata la figlia di Asopo dopo averla rapita in un momento di passione. E siccome quest' isola, densamente boschiva, sembrava oscura vista da bordo, essi la chiamarono *Korkira Melena,* da cui i Romani tradussero *Corcyra nigra*.

Molti autori classici, e fra questi Scimo da Chio, Strabone e Plinio la fanno fondata da una colonia di Cnidi dell'Asia Minore, fra il 394 e il 390 avanti Cristo; ma altri le attribuiscono un'origine ben più antica, scrivendo che Antenore, nella sua ritirata dopo la guerra troiana vi approdò lasciandovi una colonia. A questa leggenda, evidentemente gradita alla popolazione dei secoli successivi, alludeva una epigrafe incisa sulla soglia della Porta Marina di città: « *Hic Antenoridae Corcyrae Prima Melenae - Fundamenta locant Nobile gentis opus* » (1).

Altrettanto asseriva un'altra epigrafe, fatta apporre all'interno della Porta Marina dal Conte Antonio Leoni, in unione al proprio stemma, e che è del seguente tenore:

> Post Ilii cineres, haec moenia condidit olim
> Antenor; verum ne veterata ruant
> Antonii cura sunt restaurata Leonis;
> Reddita et antiqua forma decusque loco. (2)

Un'altra colonia greca vi sbarcava poi dalla vicina isola di Lissa, nel IV secolo.

Ma veniamo a date e cose più sicure.

Quando il regno degli antichi Illiri, ai quali appartenne la città, venne a cessare, nell'anno 168 a. C., questa s'affidò liberamente al protettorato romano, che durò sino ai tempi d'Augusto. Quest'imperatore, per punirla della pirateria a cui essa s'abbandonava insieme alla vicina Méleda, la rase al suolo unitamente a quest'ultima. Dopo la loro ricostruzione, rimasero entrambe soggette a

(1) Qui gli Antenoridi posero le prime fondamenta di Corcira Nigra, nobile opra di quella gente.

(2) Dopo l'incendio d'Ilio, Antenore fondò un dì queste mura; ma perchè queste non crollassero per vetustà, furono restaurate da Antonio Leone, che le restituì all'antica forma ed al pristino decoro.

L'ISOLA DI CURZOLA E LA PENISOLA DI SABBIONCELLO. (SCALA DI 1:500.000).

(fot. Griesbach, Zagabria)

CURZOLA VEDUTA DALLA PENISOLA DI SABBIONCELLO, CON UN TRATTO DELL'ISOLA DI MELEDA.

Roma come altre città dalmatiche. Avvenuta la divisione dell'Impero, appartenne all'Impero d'Oriente e quando questo allentò la sua stretta, perchè spossato dalle molte guerre, Curzola si resse con leggi proprie (1).

Fu proprietà quindi dei Narentani, sinchè nell'anno 998 venne annessa, dopo breve resistenza, alla Repubblica di San Marco dal doge Pietro Orseolo.

Per qualche tempo dipese quindi da Genova, sinchè nell'anno 1129 Popone Zorzi la riprese per la Serenissima, che la concesse in feudo a lui ed ai suoi successori. Fu poi occupata e tenuta dai Genovesi dal 1100 al 1129. E sembra che, appunto durante la signoria genovese nella città, sia entrata fra le consuetudini locali una sorta di danza pirrica, chiamata la « *Moresca* », che si eseguiva al tintinnío di spade ed al suono d'istrumenti popolareschi: questa caratteristica danza voleva raffigurare il tentato ratto da parte del Re di Spagna d'una fanciulla (« la Bula ») figlia del Re Moro, ratto impedito dalla gioventù locale. Questa tradizionale festa folcloristica, che dura tuttora e attira sempre molti spettatori dalle isole vicine, si suole eseguire in occasione della festa di S. Teodoro, patrono della città, cadente il 29 luglio. Le cronache locali ricordano che nell'anno 1876 questo ballo fu eseguito al cospetto dell'Imperatore e della Corte d'Austria, con grande lusso di costumi e d'armi; ed a quanto ne dicono coloro che ebbero ad assistervi e ne serbano ancor vivo il ricordo, fu cosa mirabile a vedersi.

Ma chiudiamo la parentesi e torniamo alle vicende storiche.

Nel 1180 Costantino Nemanja, figlio dell'imperatore serbo Duscian, sbarcò a Curzola col proposito di impadronirsene, ma sconfitto e fatto prigione, dovette, per riacquistare la libertà, rinunciare ad ogni sua pretesa e accordare indipendenza all'isola. I Curzolani ne godettero per 72 anni, dal 1180 al 1252; e in tale periodo, che fu caratterizzato da un notevole aumento di popolazione e da benessere economico, furono compilati gli Statuti intitolati « *Liber legum Civitatis et Insulae Curzolae 1214* », uno dei più antichi e significativi codici di Dalmazia, scritto in latino e stampato poi in lingua italiana a Venezia nell'anno 1642.

Nell' anno 1254, Curzola elesse a proprio Conte Marsilio Zorze, gentiluomo raguseo, i cui successori tennero con varia fortuna le sorti della città sino all'anno 1350, quando

(1) Vedi: Costantino Porfirogenito.

CANALE DI MÉLEDA, FRA L'ISOLA DI CURZOLA E QUELLA DI MÉLEDA.

essa fu ceduta da Venezia, assieme al resto della Dalmazia, alla Corona d'Ungheria. Sino a tale epoca il Conte di Curzola era stato contemporaneamente Ammiraglio di Dalmazia e di Croazia.

Il giorno 8 settembre 1293 ebbe luogo presso a Curzola la famosa battaglia navale combattuta tra i Genovesi, condotti da Lamba Doria e i Veneziani comandati dal Doge Andrea Dandolo, battaglia che, favorevole dapprima al vessillo di San Marco, terminò con la vittoria dei primi per il sopravvenire di nuove galee genovesi (1). Lamba Doria, a ricordo del fatto, portò nel 1298 a Genova un fregio scolpito, tolto a Curzola, e lo fece murare sotto un finestrone della chiesa di San Matteo, dove il condottiero s'era fatta apprestare la sepoltura.

Dal 1414 al 1417 Curzola dipese dalla Repubblica di Ragusa, dalla quale si emancipò per intromissione del re Sigismondo; ma a sua volta si staccò anche da quest'ultimo nel 1418 per darsi definitivamente e volontariamente a Venezia, il 23 aprile di quel fatidico anno 1420 che segna in verità l'apogeo della potenza veneziana.

Curzola, rimasta fedele a Venezia sino alla fine della Repubblica, fu da questa trattata con munifica larghezza, ossia con completa esenzione da tasse e balzelli.

Non è quindi strano che gli isolani difendessero con accanito valore il gonfalone di S. Marco contro gli infedeli. Difatti, quando l'ammiraglio corsaro Ulaz Alì o Ulichyali, (quello stesso che trasse in schiavitù il grande autore spagnuolo Cervantes di Saavedra), aggredì Curzola con una potente flotta, i cittadini si difesero tanto strenuamente dietro le loro salde mura, che il corsaro barbaresco dovette desistere dal suo tentativo ed andarsene *infectis rebus*.

La Repubblica Veneziana tributò i più caldi elogi alla cittadinanza curzolana e al suo comandante, e l'arcidiacono Rosaneo conferì alle comunità il titolo di *Fedelissima*, concedendo a tutti i cittadini titolo e diritti di « cittadini veneziani ».

Nel 1483 Curzola ebbe a difendersi nuovamente da un nemico, non più infedele, anzi cattolicissimo: cioè da Ferdinando d'Aragona, re di Napoli, che vantava diritti sulla Dalmazia. Anche a costui i Curzolani tolsero l'uzzo

(1) Fu in questo combattimento che venne fatto prigioniero Marco Polo; e merita segnalare doppiamente la cosa, perchè Curzola rivendica precisamente a sè la gloria di avere dato i natali al grande viaggiatore.

(*fot. Griesbach, Zagabria*)
DINTORNI DI CURZOLA VISTI DALLA TERRA FERMA, OLTRE LA PENISOLA DI SABBIONCELLO.

delle conquiste e lo ricacciarono colle navi malconce, meritandosi nuovi elogi da Venezia.

Violente pestilenze negli anni 1370, 1428, 1429, 1530, 1571 e 1572 falcidiarono di molto la popolazione della città, che da 6000 persone si ridusse a poche centinaia, per risalire poi nei periodi di calma susseguenti appena ad un terzo del numero primiero. Di quel fiero flagello restano i segni, come vedremo, nelle rovine di case abbandonate per la morte di tutti gli abitanti.

Nel 1664 la città, che lentamente s'era ripresa, partecipò alla guerra di Candia, sotto il comando di Alvise Balbi, con due galee armate: esse dovevano entrambe trovare onorata fine in fondo al mare, con perdita totale dei due stati maggiori e degli equipaggi.

Dopo la caduta della Repubblica Veneta (1797), Curzola fu occupata dal generale austriaco Rukavina e l'aquila bicipite vi rimase sino al 1806, anno in cui vennero le truppe francesi napoleoniche, che fecero l'annessione dell'isola al Regno Italico. Poco dopo subentrarono i Russi, che vi rimasero sino al 1807. Poi vennero nuovamente i Francesi, che riunirono Curzola alle Provincie Illiriche, governate dal Maresciallo Marmont, duca di Ragusa.

Nel 1813 la flotta inglese prese possesso dell'isola-, che fu pertanto presidiata da truppe britanniche sino al 1815. Era allora governatore dell'isola Sir Peter Lowen, gentiluomo equilibrato e benefico, il quale lasciò grato ricordo di sè nella regione: tanto che alla sua partenza la Comunità di Curzola dettò quella epigrafe esprimente sensi di gratitudine che fu poi incisa su due piramidi di pietra, poste ai due lati della porta d'accesso al « mandracchio », il porticciuolo che porta il nome poco poetico di Porto Pidocchio.

Il dominio austriaco durò a Curzola dal 1815 al 3 novembre 1918, allorchè ardite siluranti italiane vi portarono il tricolore della Redenzione, come a Méleda ed a Làgosta. Dal 1918 al 1920 Curzola visse come in una ebbrezza d'amore: i documenti ufficiali portavano allora l'insegna dell'Aquila Sabauda riunita al Leone di S. Marco con la scritta: « Chi trovi una pietra che non sia veneta, me la scagli! ».

Curzola partecipò con trasporto alle vicende dalmatico-fiumane di cui fu protagonista Gabriele D'Annunzio; e si conservano tuttora nelle famiglie curzolane — ora esuli — gli appelli ed i manifestini che lanciavano gli aviatori del Poeta Soldato: « Un'ala fiuma-

(*E. Bruna, Trieste*)

UNA ROMANTICA VEDUTA DI CURZOLA NEL SECOLO XVIII (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

na reca a voi, isolani di Curzola il saluto della Città olocausta, dove canta la voce del Poeta, per annunziare al mondo la risurrezione d'Italia ».

Nel 1920 Curzola fu ceduta alla Jugoslavia in conseguenza del Trattato di Rapallo. A ripensare a quei giorni ci si stringe il cuore. Numerosi trasporti imbarcarono le famiglie e le masserizie dei cittadini che abbandonavano l'isola, le loro case, le memorie più care, perchè, avendo abbracciato la cittadinanza italiana, non volevano trovarsi stranieri in quella ch'era stata la loro patria, esposti alle rappresaglie dei nuovi padroni creati da quel Trattato. I nuovi padroni, non paghi ancora, e a distanza di anni, dovevano commettere un ultimo oltraggio, abbattendo a Curzola, come già altrove, i leoni marciani che per secoli e secoli — durante l'illuminato dominio della Serenissima, e dopo che la gloriosa Repubblica ebbe a declinare — avevano continuato a vegliare dall'alto delle porte e dei monumenti ch'essa, nella sua saggezza e nel suo splendore, aveva edificato a suggello d'un periodo di benessere e di civiltà.

Ma l'abbattimento del segnacolo marciano non basta a cancellare il carattere di tutta la città, di tipo squisitamente veneto e che rivendica — in più — fra i propri tesori anche memorie greche e romane. Del periodo greco si trovarono infatti molte tombe di carattere arcaico in varie parti dell'isola: il rinvenimento più notevole fu quello di una grande lastra di marmo levigato, trovata nella località detta Lombarda, sulla quale erano incisi in belle lettere greche i nomi di 160 defunti.

Ancora: nel 1891, un contadino trovò alcune fosse comuni, contenenti grandi quantità di ossa umane, tra le quali furono rinvenuti due vasi grechi, a figurazioni gialle su fondo nero, che ora sono conservati nella parrocchia attigua al duomo di Curzola. Altri cinque vasi analoghi furono trovati vicino al Cimitero di S. Giovanni, entro d'una tomba. Oltre a ciò, fu rinvenuto un tesoretto di monete d'oro e d'argento greche, le quali sono ora custodite dal signor Stefano Carlogesà nella borgata di Blatta. Esse recano la scritta « Korkyreon ».

(fot. Griesbach, Zagabria)

VEDUTA DI CURZOLA CON MELEDA. SUL DAVANTI DELLA CITTÀ, LE BANCHINE DEL PORTO.

Rinvenimenti non meno importanti si fecero del periodo romano. In una fattoria di Lombarda, chiamata Bilizal, furono trovate le murature fondazionali, in *opus reticulatum* di blocchetti di pietra, d'un edificio romano consistente di due locali rettangolari misuranti rispettivamente metri 27×24 e metri 29 per 25, riuniti da un lungo corridoio che misurava metri 93 di lunghezza per m. 4,66 di larghezza. Nelle adiacenze furono trovati frammenti di riquadri di finestre di dimensioni piuttosto piccole; dal che era sorta la

(fot. L. Morpurgo)

CURZOLA VEDUTA DAL MARE

(*fot. Tosovich, Ragusa*)

CURZOLA - PORTALE DEL DUOMO.

congettura che si trattasse di un carcere in cui alloggiassero i Cristiani condannati ai lavori forzati nelle vicine cave di pietra, ben note ai Romani e menzionate anche dal naturalista Plinio (1).

Nella località Biscupia furono trovate parecchie tombe del tipo a inumazione, con gli scheletri intatti e, accanto agli stessi, varie monete di Cesare Druso e di Domiziano.

Non basta: cinque iscrizioni romane, trovate nei varî villaggi dell'isola, si conservano murate nel giardino della famiglia Capor, e nel 1490 fu trovata una bella epigrafe, dedicata ai mani del figlio *Ursinus* dai genitori *Ursinus et Eutichia*.

(1) Cave di pietra cristallina, usata per costruzioni si trovano tuttora in attività nell'isola e in uno scoglio vicino.

***

Ma più numerosi e importanti di tutti sono i monumenti che si riferiscono al Medio Evo ed al Rinascimento e sono naturalmente concentrati nella città; la quale ebbe a trarre la sua notevole importanza dal fatto che, situata all'estremità orientale dell'isola, di fronte alla penisola di Sabbioncello, era in grado di ben dominare lo stretto Canale di Curzola, lungo il quale — prima della navigazione a vapore — tutto il naviglio minore proveniente dalle, o diretto alle Bocche di Cattaro, doveva forzatamente passare per evitare la più difficile navigazione all'aperto.

La posizione, nettamente strategica, unitamente alla conformazione stessa del terreno sul quale l'abitato è sorto, ha dato a Curzola un tipico aspetto e una particolare distribuzione, che ci sforzeremo di brevemente tratteggiare.

La città si eleva sopra una piccola penisoletta, unita al corpo dell'isola da una lingua larga tutt'al più duecento metri; la sua posizione, già naturalmente forte, era stata nel medio evo migliorata con l'escavo di una fossa, così da fare assomigliare Curzola ad una vera e propria isola. Ma la fossa fu di poi colmata, quando la città ebbe perduto il carattere di fortezza. Tuttavia questo aspetto esteriore le rimane ancora, in grazia alla poderosa cinta di bastioni veneziani, in parte esistenti, e dei robusti torrioni che verremo più avanti nominando e descrivendo.

Intanto un'altra nota caratteristica ci preme di rilevare anche nella città: ed è la sua conformazione a pentagono (con i lati apicali, più corti, leggermente arrotondati), percorsa in mezzo, nel senso della maggior lunghezza (ossia da sud a nord), da una lunga strada principale formante come la spina dalla quale si dipartono regolarmente, a destra e a sinistra, le anguste calli, distribuite appunto come una resca di pesce; distribuzione che soffre soltanto qualche eccezione nella parte apicale del pentagono, dove le calli so-

no dirette parallelamente alla strada maggiore.

Questa tipica rete, aiutata dalla conformazione del terreno, fa sì che la grandissima maggioranza delle viuzze concorrano, salendo, a quell' unica via maggiore che, sull'alto della dorsale della penisoletta, porta al fastigio della città, dove si erge il monumento principale, il Duomo.

Questo, dedicato — manco a dirlo — a S. Marco Evangelista è opera d'architetto ignoto, del periodo romanico fra l'XI e il XIII secolo, di tipo basilicale con elementi di decorazione gotica. È un' opera d' arte veramente degnissima, e uno dei migliori esempi d'architettura della Dalmazia.

Assai interessante è il suo portale, fiancheggiato da colonne annodate, che sorregge due grandi modiglioni scolpiti, su cui si allungano due leoni stilizzati. Al disopra di esso si apre un finestrone a ruota, con diciotto colonnine radiali raccordate da archetti gotici.

La facciata ha un ricco coronamento ad archetti ed a sagome ornate, terminante al sommo con una mezza figura muliebre, che la tradizione popolare ha battezzato per la moglie dell' imperatore Diocleziano, ma che invece probabilmente rappresenta la regina Maria d'Ungheria, morta nel 1322. Il campanile, con ricca cella campanaria, fu terminato nel 1440.

(*fot. Tosovich, Ragusa*)

CURZOLA - PILO DA STENDARDO CON LEONE MARCIANO DEL 1515.

L'interno della chiesa fu totalmente rimaneggiato nel 1592, allorchè fu eretto l'altare espiatorio dedicato a S. Rocco, a scioglimento d'un voto fatto durante la peste del 1571, quella che più d'ogni altra decimò la popolazione curzolana.

Questo duomo contiene alcune buone pitture, quali l'effigie di S. Marco, attribuita al *Tintoretto* ed acquistata nel 1550.

Nella navata destra, presso l'altare della Trinità si trova un sarcofago dell'anno 1530, eseguito per il vescovo Nicosio; questi fu però sepolto a Venezia, e nella tomba prima destinatagli furono sepolti due altri vescovi verso la fine del secolo XVIII, come è ricordato sull'epigrafe. La pala d'altare della Trinità è opera della scuola di Giacomo da Ponte, detto il Bassano, del 1550; in essa si vede il ritratto del vescovo Malombra, che la fece eseguire. La Madonna del Carmine, fra i Santi Vincenzo e Lorenzo, è opera di Carlo Ridolfi del 1642, abilmente restaurata a Vienna.

Interessante assai è anche la complessa scultura lignea rappresentante la *Concezione*, lavoro della Scuola di Murano, dal 1300 al 1400.

Nel « tesoro » della Sagrestia, oltre ad alcuni calici di scuola dalmata, del secolo XV,

CURZOLA - IL DUOMO.

si conservano alcuni stupendi paramenti di broccato rosso, ricamati a rilievo con filo d'oro, con figure in istile bizantino. Il piviale è del secolo XI e le dalmatiche sono del XIII. È giudicato lavoro di artisti fiorentini, ma eseguito a Venezia dove fu acquistato verso la fine del '700. Questi paramenti, che avevano subíto le ingiurie del tempo, furono riparati a Vienna con grande abilità.

Prossima al Duomo, anzi di fronte ad esso, si eleva la colonna del bando, di sezione ellittica, disposta sopra un basamento ottagonale di tre gradini, sulla quale era scolpito (non possiamo dire che vi sia ancora!) un leone di San Marco, insieme con gli stemmi di Gerolamo Giustiniani, che ne ordinò l'erezione, e del doge allora in carica, Leonardo Loredano, e con la data del 1515.

Questa colonna serviva anche da pilo per lo stendardo della Repubblica.

Altro monumento degno di ammirazione e che si eleva a non grande distanza è il Palazzo Municipale. Questo fu costruito al tempo del Conte Marchiol Nadàl, nell'anno 1520. Su una finestra del 1° piano è incisa la scritta « Paulo Quirino Praetore - 1525 ». Nella loggia aperta accanto al palazzo è murata una grossa palla da cannone, a ricordo dell'assedio turco e di un miracolo che vi avrebbe operato la Madonna deviando il proiettile dall'altare massimo del Duomo.

Vi è da ricordare anche una elegante colonna scannellata recante un piccolo leone marciano, a ricordo del Conte G. B. Michiel, opera di Vincenzo Alvise, del 1569; anno in cui fu lastricata anche la piazzetta che tuttora si chiama venetamente « *la salizada* ».

Bella e robusta è la Torre di città, attigua al palazzo municipale. Nella sua parte interna, essa costituiva arco trionfale eretto dai patrizi curzolani in onore del procuratore Leonardo Foscolo, antenato del grande poeta. Vi figurava anche la statua di questo illustre personaggio, eseguita nel 1650 a ricordo delle sue gesta contro i Turchi nelle città di Clissa, Knin, Nadin, Zemonico, Vrana, Scradin e Risano.

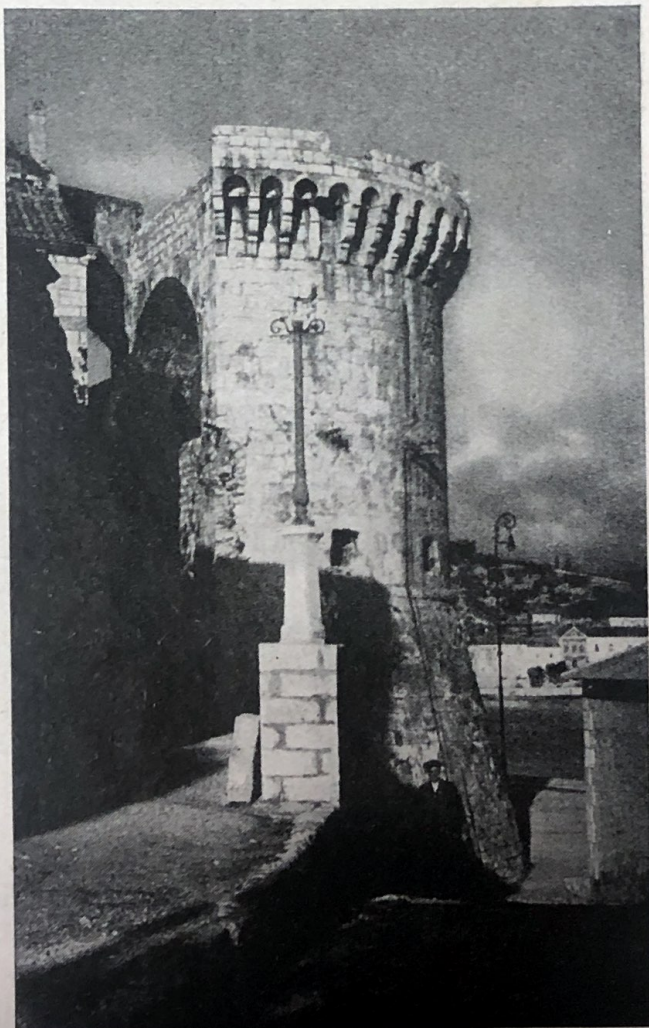
CURZOLA - IL BASTIONE ROTONDO BALBI

(fot. Griesbach, Zagabria)

CURZOLA - INTERNO DELLA PORTA DI CITTÀ E MUNICIPIO.

Ora la statua si trova nel Palazzo Arneri, il cui cortile è divenuto un pittoresco lapidario di cimeli architettonici e scultural. Ivi si trova pure un busto dello stesso provveditore Leonardo Foscolo, con l'epigrafe: « *Leonardo Fosculo Virtutis effigiem Jacobus Arneri - Servitutis memoriam - Nepotibus.* Queste parole si spiegano col fatto che Giacomo Arneri era stato in Grecia, cancelliere del Capitano Generale Leonardo Foscolo, così da lui onorato in morte.

Sul portone d'ingresso di detto palazzo si trova un mirabile picchiotto di bronzo, del XVI secolo, raffigurante Nettuno ignudo, armato di tridente, in mezzo a due leoni. Il picchiotto rappresenta un dono fatto in Venezia ad un conte Arneri, comandante d'una galea. A Venezia ne esiste una copia sul palazzo del Conte Annoni, eseguita nel secolo XVII.

Numerosi e interessanti sono in Curzola i ruderi abbandonati e scoperchiati di palazzi gentilizi medioevali, con pittoresche scale esterne a sbalzo, con finestre di vario formato distribuite con piacente dissimmetria. Si pensa subito, vedendoli, a fatti di guerra o a rovine da terremoto. Si tratta invece di palazzi che furono espressamente incendiati e rovinati a scopo di disinfezione dopo l'una o

(fot. N. A. Losjakov, Curzola)

CURZOLA - IL BASTIONE TIEPOLO.

CURZOLA - PALAZZI VENETI DIROCCATI E ABBANDONATI DOPO LA PESTE DEL 1571.

l'altra delle gravissime pestilenze che desolarono l'isola, e dalle quali questa non potè mai più riaversi.

Altre costruzioni di stile veneziano sono visibili un po' dappertutto, e si annunziano con gentili balconi di stile tardo gotico, con archi e finestre ornati da loggette eleganti che cavalcano le viuzze a gradinata, sboccanti tutte al mare. E tutti questi segni dell'antica nobiltà del centro, e il suo carattere immutato possono far pensare, a volte, che i secoli qui non siano trascorsi e che l'antico patriziato debba da un momento all'altro tornare.

Assai meno conservate, benchè molti robusti segni ne rimangano, sono le opere fortificatorie veneziane di Curzol[a]. Queste giravano, alte, saldamen[te] costruite di massi di pietra squ[a]drata, tutt'intorno alla città, rin[]forzate in adatti punti da torrio[ni] o da doppia cintura, come sul lat[o] occidentale.

I più potenti torrioni sorgeva[no] — e sono tuttora ben visibili e con[]servati — alle estremità della fo[s]sa ch'era stata scavata per render[e] Curzola simile a un'isolotto stac[]candola dal corpo dell'isola. Uno, quello orientale, è il bastione roton[]do Cappello, così chiamato perch[è] fatto costruire nel 1493 da Simeon[e] Cappello; di esso rimane soltanto l[a] parte inferiore. Ebbe una parte pre[]ponderante nella difesa contro [il] corsaro barbaresco Uluz - Alì, all[a] quale parteciparono pure le donn[e] e i fanciulli. L'altro, l'occidentale, è il bastione rotondo Balbi, erett[o] da Alvise Balbi nel 1499, ornat[o] dello stemma, delle iniziali e de[l] leone della casata, e giace in pros[]simità della diga del porto. Fra l[e] due fortificazioni era aperta la por[]ta di città (tutt' ora funzionante) difesa da una torre quadrata. Dal[]la soglia di questa, una sorta di mez[]zo ponte ad ampia gradinata, di fat[]tura moderna, porta al livello del terreno esterno, più basso.

Altre due belle torri semicilindriche e ben conservate nella cinta fortificata sono il cosidetto bastione rotondo Barbarigo, del 1493, coi merli conservati con lo stemma dei Barbarigo, e il bastione rotondo Tiepolo, eretto nel 1490 da Domenico Tiepolo, del quale reca lo stemma, le iniziali oltre a un leone marciano.

Restano a ricordare la torre del *palazzo del Conte,* detta anche *Torre Lombardo,* a base circolare, eretta a difesa del palazzo e del porto nel 1448, al tempo del conte Francesco Lombardo, (opera disgraziatamente manomessa e parzialmente nascosta coll'erezione dell' edificio scolastico); il rivellino grande Cappello (1493-1496); il rivellino piccolo Contarini (1499), ora ridotto ad abitazione, e soprattutto la Torre quadrata Michieli. Questa torre, eretta nel 1444 e restaurata nel 1643, dominava in antico la Porta Marina (occiden-

(*fot. Griesbach, Zagabria*)

CURZOLA - DETTAGLIO DEL LEONE DI PORTA MARINA E DI TRE STEMMI DI PROCURATORI VENETI.

tale), e fu restaurata dal conte Tomaso Michieli, mentre la porta sottostante fu restaurata nel 1643 dal conte Federico Molin. In alto era ornata — lo scalpello jugoslavo lo distrusse — da un bel leone marciano, senza scritta sul libro. Sotto al leone sono scolpiti tre stemmi col corno ducale e una lunga scritta latina.

* * *

Notevoli e bellissimi sono i dintorni di Curzola, sia che si tratti dell'isoletta vicina, Meleda, sia della penisola di Sabbioncello, distante meno di due chilometri.

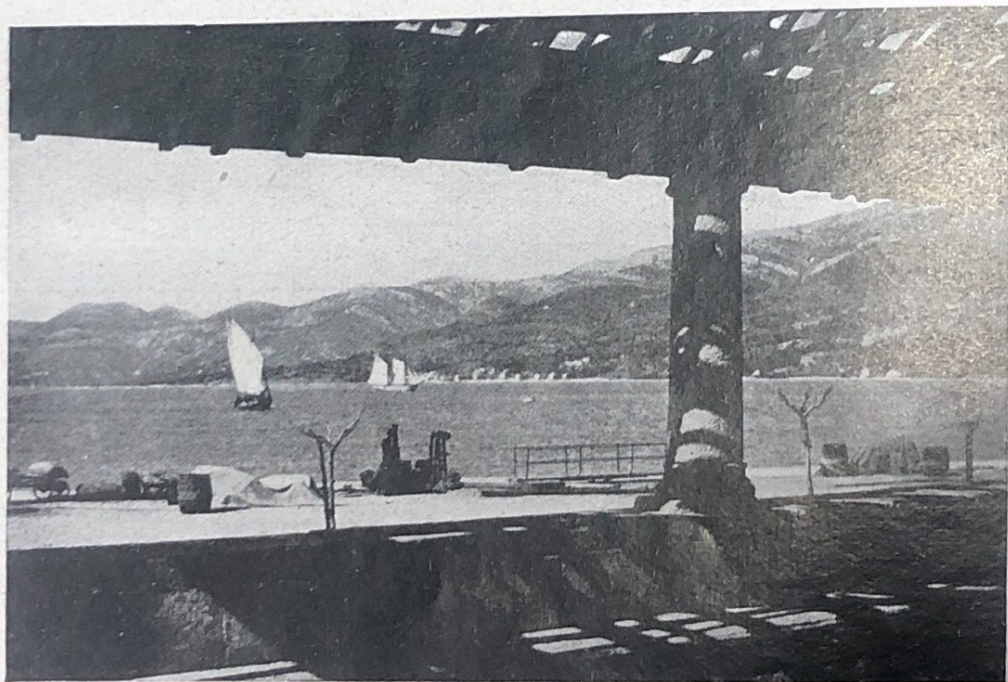
Sull'isoletta Badia si trovano la chiesa e il convento francescani, di stile gotico-vene-

CURZOLA - BADIA FRANCESCANA.

ziano, con un suggestivo ed elegantissimo chiostro ad archetti acuti, giudicato uno dei più fulgidi gioielli dell'arte dalmatica.

Nell'anno 1762 fu eretta per mezzo di sottoscrizioni private una cappella contenente un altare sormontato da un crocefisso ligneo, impressionante per la sua espressione. È opera del 1407, di un certo Ugoni dalmata, come risulta dalla scritta gotica incisa al suo tergo.

La posizione del chiostro è incantevole d[al] punto di vista panoramico e paesistico: [la] costa ha la bellezza idillica di un lago sub[al]pino. Esposto a mezzodì, gode di un tep[ore] perpetuo. Nel chiostro si conservano par[ec]chie armi da fuoco e da taglio, provenien[ti] dal bottino di guerra tolto alla squadra [di] d'Aragona e di Napoli dai cittadini curzol[ani] vittoriosi, nell'anno 1571.

Un altro chiostro da cui si gode un pan[o]rama meraviglios[o] sull'isola di Curzola [è] il Convento di Sott[o]monte, posto a tr[e] quarti d'ora di cam[mi]mino dal grazios[o] paese di Orebich, sul[la] penisola di Sabbion[cello]. Questo chiostr[o] ha la poetica consue[tu]tudine di salutare co[l] suono delle sue cam[pa]pane gli emigrant[i] dalmati, sia alla lor[o] partenza sia al loro r[i]torno dalle lontane A[me]meriche; e tutte l[e] navi sogliono al lor[o] passaggio fare il salu[to]

(*fot. L. Morpurgo*)

CURZOLA - LOGGIA DELL'INTERNO VERSO IL PORTO.

(fot. Griesbach, Zagabria)

MONASTERO DI OREBIC CHIAMATO « SOTTOMONTE », DA CUI SI GODE UNO DEI PANORAMI PIÙ INCANTEVOLI DELL'ADRIATICO.

to con la bandiera a quei buoni frati, che vivono in contemplazione della potenza divina davanti ad uno dei più meravigliosi quadri dell'Adriatico; se non temessi di esagerare, direi del Creato!

ARDUINO BERLAM.

(fot. Griesbach, Zagabria)

CHIOSTRO DI S. MARIA IN MELEDA.

PER ONORARE GLI EROI D'ITALIA

(*fot. F.lli D'Amico, Roma*)

I DECORATI DI GUERRA ENTRANO NELLA « VIA DEI TRIONFI », PASSANDO SOTTO L'ARCO DI COSTANTINO, ALLA PRESENZA DI S. M. IL RE VITTORIOSO. SFILANO LE BANDIERE DECORATE DI MEDAGLIA D'ORO AL VALORE (28 OTTOBRE 1933-XII).

(*fot. M. De Lucca, Milano*)
VEDUTA DEL BACINO DI LANZADA (V. MALENCO) PUNTO DI CONCENTRAMENTO DEL MINERALE ISOLATO DALLA GANGA.

L'AMIANTO ITALIANO

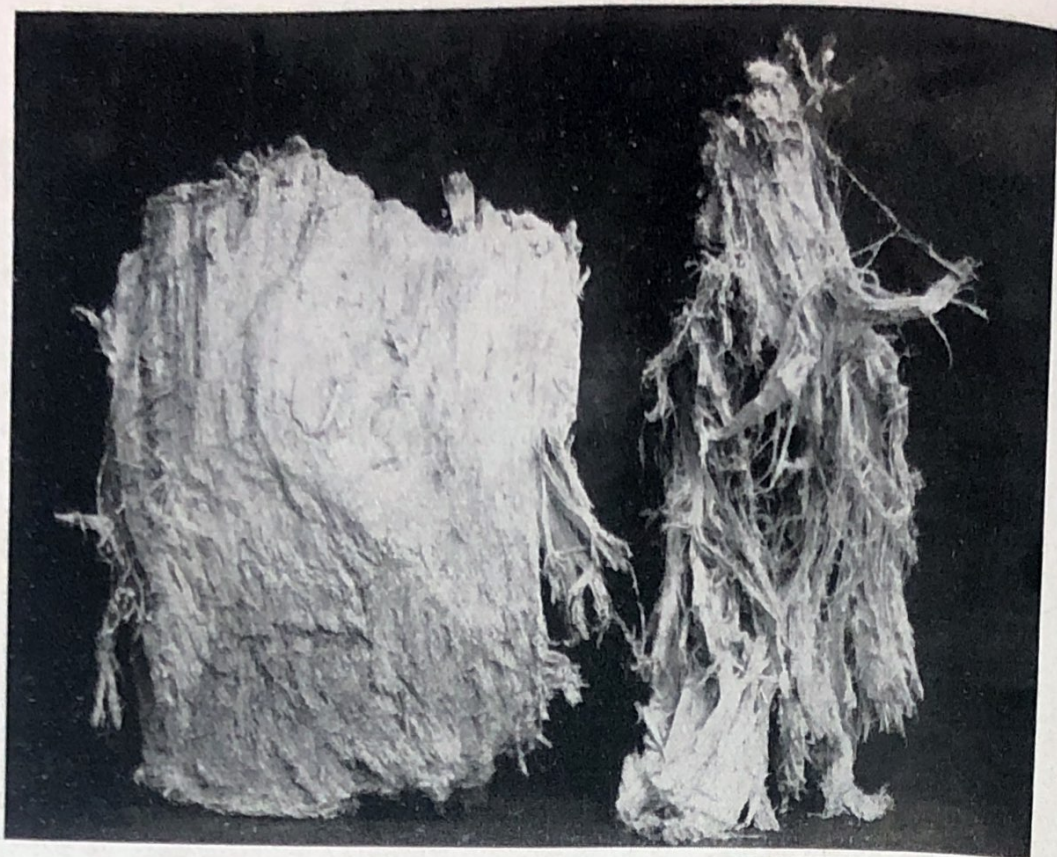
VICENDE E PROSPETTIVE

Non è ancora entrato nell'uso dire di persona incorrotta, animata da un soffio inestinguibile di verità e di luce interiore: « ha una fibra d'amianto », mentre, nel parlar figurato, ricorrono così sovente il ferro, il bronzo e la pietra.

L'amianto è, infatti, tuttora fra i minerali meno popolari. Le sue applicazioni industriali datano da appena un secolo, e soltanto negli ultimi decenni hanno assunto un'ampiezza ed uno sviluppo particolarmente notevoli. La sua valorizzazione è avvenuta lentamente e progressivamente, senza richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica con aspetti clamorosi e sbalorditivi, come si è verificato per minerali relativamente più giovani, quali l'alluminio ed il magnesio.

Anche la sua storia si compendia in poche notazioni ed in poche date, e non ha traccia di quelle controversie fra dotti che fanno consumare fiumi d'inchiostro e costituiscono la disperazione, e talvolta anche la delizia, degli studiosi. Stato civile modesto; origini degne ed oneste; cammino nel mondo sorretto unicamente da intrinseche virtù, universalmente riconosciute; carta d'identità, in sostanza, perfettamente legittima.

Le opinioni di Brunetto Latini e di Marco Polo.

Noto da oltre duemila anni, sino dai tempi dei Faraoni, sembra venisse chiamato dapprima « pietra verde », (in arabo « Al-Amantar » e in persiano « Alz-Ammadar »). I persiani ne fecero dei tessuti per avvolgere i cadaveri da cremare, allo scopo di ottenere ceneri pure. Il nome « amiantos », o incorrotto, gli

CAMPIONI DI AMIANTO A FIBRA LUNGA DI VAL MALENCO, ISOLATI DALLA GANGA.

deriva dai greci, i quali lo dissero anche « asbestos », o inestinguibile, e lo tennero in qualche considerazione; tanto che, al dire di Pausania, di amianto era costituito il lucignolo della lanterna di Minerva, nel tempio maggiore di Atene.

Assai meno precisa la scienza degli eruditi del Medioevo. Ser Brunetto Latini, nel « Tesoretto », compendio delle cognizioni enciclopediche del maestro di retorica, asseriva che l'amianto è la lana della salamandra, l'animale che sfida le fiamme. A Marco Polo spetta, in questo come in altri campi, il merito di aver rimesso a posto le cose, narrando come lo scienziato Zurficur, addetto alla Corte del Gran Can dei Tartari, avesse scoperto vasti giacimenti di amianto fra le montagne che limitano a ponente il deserto di Gobi.

Non sembra però, all'infuori dell'uso funerario persiano e di quel famoso lucignolo, che il minerale venisse allora utilizzato a scopi pratici dall'industria artigiana o manifatturiera. Soltanto verso il 1800 una gentildonna lombarda, Candida Medina Coeli Lena Perpenti di Gordona Val Chiavenna, tentò di valorizzare certe sue cave della Valmalenco e di ricavare dal minerale qualche utile, sottoponendolo a trattamenti suggeriti da diversi scienziati, quali il Kirche, il Ciampini, il Mahudel. Riusciti vani i primi tentativi, la no-

bildonna appli
te proprie e fr
propria person
rienza, riusc
nalmente, con
meraviglia deg
revoli scettici,
tenere da te
cartiere del co
prodotti lavora
mianto. Il figlia
Napoleone, Eu
di Beauharnais
rè d'Italia, non
lesinato i plau
onorificenze: an
nuovo regime,
una veste di ma
quenza verbale

VAL MALENCO - IN UNA GALLERIA DI AVANZAMENTO: PE-PARAZIONE DEI FORI DELLE MINE.

MAGAZZINO E APPARECCHI SFIBRATORI E DI SEPARAZIONE MECCANICA DELL'AMIANTO.

bunizia, amava atteggiarsi, sull' esempio del Firmian, governatore di Maria Teresa, a protettore delle arti e delle industrie. Erano i tempi del Volta, del sistema metrico decimale, di Keplero: i ditirambi correvan facili, come i versi adulatori del Monti. Ma in questo caso, il plauso venne a coronare una conquista veramente notevole dell'industria, per quanto allora non se ne potesse misurare interamente la portata.

Splendore ed ecclissi delle miniere italiane.

Saggiate più e più volte, le cave d'amianto della Valmalenco ebbero il loro periodo di celebrità. Per varii decenni gli scienziati e gli economisti proseguirono negli studi e nelle esperienze, sino a che, all'Esposizione Universale di Parigi del 1878, a cura di esportatori italiani vennero presentati alcuni campioni del minerale, richiamando l'attenzione dei tecnici e degli industriali delle maggiori nazioni: il mercato incominciò a muoversi, e per parecchi anni l'amianto utilizzato nel mondo fu di provenienza italiana.

Ma dopo il 1885 la scoperta di altri tipi di amianto nel Canadà, nella Rhodesia, nell'Australia ed in Russia, determinò nuove correnti sui mercati internazionali e la produzione delle cave delle nostre Alpi andò gradatamente diminuendo.

In pari tempo però aumentava il consumo mondiale e l' impiego dell' amianto andava estendendosi a quasi tutti i rami dell'industria moderna, e specialmente trovava larga applicazione nell'industria elettrica e radioelettrica come materiale isolante. Durante la guerra e nell'immediato dopo guerra troviamo l'amianto impiegato nelle industrie meccaniche, navali, automobilistiche, chimiche ed aeronautiche sotto specie di corde, trecce, filotti, nastri, guarnizioni, indumenti per acciaierie, materassi e coperture speciali per caldaie, rivestimenti per ghiacciaie, vagoni frigoriferi, compartimenti frigoriferi delle navi, tappeti per navi, siparî di sicurezza per teatri, ceppi per freni e dischi per frizione per auto, discenderie per miniere, diaframmi e filtri in tessuto, tessuti per usi igienici, ecc.

L'amianto di fibra corta, non suscettibile di tessitura, entrava a sua volta nella composizione del cosidetto cemento amianto, utilizzato ora abbastanza largamente sotto forma di tegole, lastre ondulate o piane, pressate o marmorizzate, pavimenti e tavole (tipo Eternit e Salonit), tramezze, pareti, soffitti, rivestimenti di protezione per cabine cinema-

(*fot. M. De Lucca, Milan*

UN PAESAGGIO TIPICO DELLA VAL MALENCO: CASUPOLE DI OPERAI E ARTIGIANI PRESSO LA DISCARICA DELLA MINIERA.

tografiche, ecc. Con l'amianto si fabbricano persino tipi resistentissimi di porcellane e crogioli ed alambicchi per industrie chimiche e per gabinetti di sperimentazione.

Le più recenti ed interessanti applicazioni sono quelle segnalate recentemente da un illustre scienziato inglese, Milton E. Lerner, e riguardano l'industria aeronautica. Si costruiscono infatti, ora, in amianto, rivestimenti per *hangars* e protezioni di parti d'aeroplani vulnerabili da corti circuiti e ritorni di fiamma. I freni d'amianto permettono atterraggi morbidi e senza urti, anche in brevissimo spazio. Secondo una pregevole monografia del sig. Ettore Allegra su « l'amianto e le sue applicazioni », dalla quale rileviamo molte delle notizie e dei dati che veniamo esponendo, i tipi più moderni di apparecchi aerei costruiti dalla Stimson Junior e dalla Travel Air Co. of Michita Kansas, posseggono freni in amianto. Inoltre varie fabbriche degli S. U. d'America (Comet Motor Company, Guggenheim Safe Aircraft Competition, ecc.) costruiscono in amianto dispositivi speciali per aeroplani e rivestimenti per le parti vitali dei motori. Ed altre applicazioni sono allo studio.

Le possibilità di rendimento dei gia- cimenti alpini.

Mentre il consumo mondiale tende ad au- mentare costantemente, le riserve dei paes esportatori tendono, come è logico, ad esau- rirsi. Di qui le possibilità che si presentano all'industria italiana dell'amianto, in via d assestamento e di riorganizzazione razionale di una più intensa valorizzazione delle nostre miniere.

Le difficoltà tecniche superate dalla nostra industria sono tutt'altro che indifferenti. Co- m'è generalmente noto, l'amianto si trova nelle fessure delle « rocce verdi », anfiboliti e serpentine, di formazione terziaria eocenica e miocenica, ed è originato da trasformazioni strutturali e mineralogiche subìte dalla roccia originaria per effetto di processi orogenetici accoppiati ad azioni chimiche. La sua composizione chimica è quella di un silicato di magnesio nel quale una quantità varia di magnesio è sostituita da calcio con impurità di ossido ferroso e d'allumina.

In natura l'amianto si presenta in varia forma, a seconda delle località: la formazio-

(*fot. E. Casiraghi, Saronno*)

VAL MALENCO - IL BACINO DI CAMPO FRANSCIA, UNA DELLE ZONE MEGLIO SFRUTTATE.

ne *crisotilo*, che si riscontra nei giacimenti del Canadà, della Rhodesia, degli Stati Uniti, dell'U. R. S. S., ecc., permette un lavoro facile di disintegrazione e, di conseguenza, l'utilizzazione delle macchine di sfilacciatura e di filatura normali. Al contrario, nei giacimenti alpini, predomina il tipo *slip-fibre* allo stato greggio, il quale si presenta come impastato da una materia adesiva di natura talcosa che ne rende più difficile la disintegrazione e la sfilacciatura. L'industria italiana è riuscita soltanto negli ultimi anni a conseguire la perfetta disintegrazione dell'amianto *slip-fibre*, ottenendo un prodotto atto alla filatura ed alla manifattura. Ottima cosa, poichè una delle maggiori prerogative della fibra lunga è data dalla possibilità d'impiego nelle cosiddette « guarnizioni speciali », le quali ricorrono largamente in quasi tutti i rami dell'industria.

I giacimenti amiantiferi italiani sono localizzati nella grande fascia che cinge le Alpi dalle Pennine alle Retiche, e che è denominata « delle Pietre Verdi », ad altitudini variabili fra i 500 ed i 3000 metri sul livello del mare. Filoni di amianto, ma di importanza trascurabile, sono stati segnalati anche nell'Appennino Ligure.

In Val di Susa ed in Val di Lanzo, nel Piemonte, oltre il tipo a fibra lunga si trova anche il tipo d'amianto a fibra corta, che serve come abbiamo accennato, alla produzione dell'« Eternit » o cemento-amianto, o ardesia artificiale.

Le cave di S. Vittore (Balangero), sfruttate da parecchi anni a scopi industriali, forniscono per l'appunto la materia prima a questa caratteristica industria edile.

Nella Lombardia, l' estensione dei giacimenti amiantiferi del tipo *slip-fibre* è calcolata ad oltre 2500 ha., con circa 300.000.000 di tonn. di serpentini amiantiferi, suscettibili, a parere dei tecnici, di un rendimento medio di amianto del 5 %. Le cave più importanti si trovano nell'Alta Valmalenco e nelle valli limitrofe della Lanterna e del Cormor: i giacimenti di Cassandra, Ventina, Sasso Melirolo, del Giumellino, del Monte Nero, di Campo Franscia-Piadona-Valbrutta, del Cingiasc, di Acquanegra, di Campodoro e di

(fot. M. De Lucca, Milano)

UNA MINIERA D'AMIANTO IN V. MALENCO. - (SUL DAVANTI, SENTIERI DI ACCESSO; AL CENTRO DELLA FOTOGRAFIA, IL CONO DI DISCARICA).

Monte Barold, sono stati, o sono tuttora, in attività. Ad eccezione del gruppo di escavazioni dei Dossi di Franscia (m. 1500 di quota) e di Melirolo (m. 900 di quota), il cui accesso è relativamente comodo, tutte le altre si trovano in posizioni alpestri difficili. Le difficoltà di accesso e dei trasporti si aggiungono pertanto alle difficoltà tecniche che l'industria italiana deve superare.

Il primo trattamento del minerale è assai semplice. Lo si stacca dalla roccia, si liberano i blocchi di fibra, si separa il minerale dalla polvere, si dividono le fibre lunghe da quelle corte. Le fi[...] vengono in segui[...] portate al punto [...] perfetta cardatur[...] filatura mediante p[...] fezionate macchi[...] speciali. La fibra i[...] liana è apprezzata p[...] i varî usi industri[...] fra le migliori. Il re[...] dimento del prodo[...] lavorato non potr[...] che aumentare n[...] prossimi anni se, c[...] me è lecito augurar[...] agli sforzi dei tecni[...] e degli industriali d[...] ramo, corrisponder[...] la fiducia del capita[...] e se, anche in Itali[...] l'impiego dell'amian[...] to nelle varie ind[...] strie andrà assumen[...] do un ritmo sempr[...] più intenso.

Le miniere italian[e] nei rilievi statistic[i].

Le vicende inegual[i] e non sempre liete dello sfruttamento in[...] dustriale dei giaci[...] menti italiani di a[...] miato, traggono, da[i] rilievi statistici, pie[...] no rilievo.

Verso il 1880 la no[...] stra produzione aveva raggiunto un massi[...] mo di tonn. 450. Per effetto della concorrenza estera, alcuni anni dopo troviamo che la produzione era discesa a circa 80 tonn. Le nostre industrie di manufatti d'amianto trovavano persino più conveniente importare dall' estero il minerale. Nel 1910, infatti, mentre la produzione italiana era di sole 175 tonn., l'importazione di amianto grezzo e lavorato raggiungeva le 2050 tonn. e noi esportavamo, a nostra volta, tonn. 485 di manufatti.

Nel 1915 il distacco appare ancora più sensibile: produzione tonn. 163; importazione tonn. 5380; esportazione tonn. 148. Il prez-

zo del minerale italiano era calcolato allora fra le 50-55 lire, mentre quello estero, più apprezzato, si pagava 60 lire ed anche più, al quintale.

Nel dopoguerra la situazione parve modificarsi, a favore delle nostre miniere. Il consumo mondiale di amianto a fibra lunga era salito a 15.000 tonn. e tutte le risorse dovettero essere impiegate per fronteggiarlo con una produzione adeguata.

(fot. M. De Lucca, Milano)

ATTACCO E DISCARICA DI UNA MINIERA NELLE « PIETRE VERDI » DI VAL MALENCO.

L' Italia aumenta le sue esportazioni di prodotti grezzi, e le statistiche parlano di tonn. 567 per L. 893 mila nell' anno 1924; di tonn. 3258 per L. 5 milioni 189.000 nel 1928; e di tonn. 3020 per L. 4.450.000 nel 1929, per ridiscendere a tonn. 355 per Lire 491.297 nel 1930 e a tonn. 150 circa nel 1931. Le importazioni, soprattutto di manufatti e di amianto a fibra cortissima per i prodotti « Eternit », aumentano pure in misura considerevole: 1927, tonn. 3.868 per L. 13.059.410; 1928, tonnellate 6.418 per L. 16.679.956; 1929, tonnellate 6.320 per L. 17.146.182; 1930, tonn. 6.576 per L. 16.388.835. Una diminuzione si ha invece nel 1931: tonn. 5275 circa. Il minor valore dell'importazione del 1930 è in rapporto con la discesa dei prezzi.

Secondo i dati forniti dalla Direzione del servizio minerario, la produzione italiana segna il passo, negli ultimi anni. Le miniere della Valtellina, dalle quali si estrae l'amianto a fibra lunga, dal 1926 al 1932 hanno visto diminuire il rendimento da tonn. 400 a 150, con 8 miniere in funzione. Ma sembra che in seguito all'entrata in attività di altri giacimenti nei comuni di Lanzada e Torre S. Maria da parte della Soc. An. Miniere Amianto Italiano di Milano e della Soc. Miniere Amianto di Valmalenco di Sondrio, la situazione vada progressivamente migliorando. Per la prima volta in Italia, con una iniziativa ardita e lungimirante insieme, le due società citate hanno installato impianti di sfilacciatura e preparazione, ottenendo risultati soddisfacenti e tali da far presagire uno sviluppo rapido e sicuro a questa industria

(fot. M. De Lucca, Milano)
UNO SCORCIO PANORAMICO SUL MONTE MOTTA, DA UNA MINIERA SOPRA LA FRAZIONE TORNADRI IN V. MALENCO.

mineraria ancora nuova, si può dire, per il nostro paese.

Anche nelle cave di roccia amiantifera del distretto minerario di Torino, ad un periodo di intenso sfruttamento, è seguita una contrazione. La roccia scavata da tonn. 350.850 nel 1926, saliva a tonn. 400.000 nel 1928, e raggiungeva appena le 220.000 tonn. nel 1929.

Una caratteristica delle miniere d'amianto in funzione è costituita dalla scarsa mano d'opera che esse presentano allo stato attuale di sfruttamento: nel 1929 nel distretto minerario di Sondrio, 80 operai all'interno e 14 all'esterno, e nel distretto di Torino, all' esterno. In complesso poco più di operai.

Quel che accade negli altri paesi

A confronto con le cifre degli altri paesi le nostre impallidiscono, e meraviglia ancora più lo scarso interesse sinora rivolto dal capitale italiano ad una industria che risponde quant' altra mai a necessità della vita moderna e del progresso tecnico ed industriale. La produzione mondiale si è più che raddoppiata fra il 1919 ed il 1932, e si avvicina ora alle 450.000 tonn. Il Canadà produce da solo il 70% della produzione mondiale e cioè circa tonn. [illegible] mila per un valore di quasi undici milioni di dollari; ma il 50% è rappresentato da qualità inferiori, a differenza dell'amianto italiano che, « sulla massa del *tout venant* — afferma l' Allegra nello studio citato — rende circa il 40 % di fibre di prima e seconda qualità ». Al Canadà seguono, fra i principali paesi produttori, l'U. R. S. S., con circa 50.000 tonn., la Rhodesia con 39.970 tonn., pari ad un valore di 5 milioni di dollari; l'Unione del Sud Africa con 23.584 tonn.; Cipro con 18.241 tonn.; gli Stati Uniti con 3.209 tonn.

Il movimento di capitali investiti all'estero nell'industria, in vista delle sempre maggiori possibilità di impiego, è particolarmente intenso. Si calcolano a circa un miliardo di lire italiane gli investimenti in formazioni

(fot. E. Casiraghi, Saronno)

ALTA VAL MALENCO - UNA ZONA SFRUTTATA CON MINIERE DI AMIANTO E CAVE D'ARDESIA.

azionarie costituite nel 1928, mentre in Italia gli investimenti non superano sinora i 18 milioni.

Le grandi correnti dell'esportazione si dirigono verso gli Stati Uniti, l'Inghilterra, la Germania. Ma oltre a questi mercati, verso i quali potrebbe dirigersi una nostra corrente di smercio di prodotti grezzi e lavorati, innumerevoli altri sbocchi potrebbero schiudersi alla nostra produzione, qualora l'industria italiana attraverso un'attrezzatura razionale tentasse le vie commerciali del mondo.

Il valore di ogni fibra di amianto è in proporzione alla sua lunghezza, e il minerale italiano si presenta in piani obliqui o a rete in lunghi filamenti setacei della lunghezza da 50 a 500 mm., a differenza del tipo *crisotilo* che si presenta a piani orizzontali, in forma cristallina e con una lunghezza di fibra da 1 a 30 mm.

Ma la richiesta dell'amianto è in rapporto alla possibilità o meno di filarlo. E l'amianto italiano si è dimostrato, attraverso gli esperimenti sinora compiuti, perfettamente atto alla filatura. Sembra che persino lo scarto della cardatura possa essere usato per i titoli più bassi di filato, ed in tutti i casi lo scarto non è mai superiore a quello normale riscontrato per gli altri tipi. Inoltre, in confronto agli altri tipi, lo *slip-fibre* presenta il vantaggio di poter essere filato senza l'aggiunta di materiale estraneo, cotone od altro.

Queste considerazioni tecniche e la fiducia nell'iniziativa e nella capacità di organizzazione della nostra giovane industria amiantifera, ci fanno ritenere che i nobili sforzi compiuti oltre un secolo fa da una illuminata dama lombarda, siano per dare finalmente frutti tangibili e sicuri, tali da svincolare il Paese dal tributo oneroso all'Estero e da indirizzarlo verso un traffico vantaggioso alla nostra bilancia commerciale.

SECONDO INCISA.

GORIZIA - PANORAMA VISTO DAL MONTE SABOTINO. (fot. V. Molesini, Gorizia)

LA RINASCITA DELLA PROVINCIA ISONTINA

L'opera di ricostruzione nel Goriziano

La guerra ha segnato ogni suo passo di visibilissime tracce della propria forza distruggitrice e spietata. Tutto è stato abbattuto e travolto dal suo passaggio e le macerie si sono accumulate là dove prima s'erano spesi attività e denaro per erigere e costruire, per creare condizioni d'ordine, per recare impronte di bellezza e d'arte.

Ma l'uomo che, spinto nel turbine della mischia, deve lottare e difendersi e offendere — ed è perciò forzato apportatore di scempio, di morte e di scompiglio — sa anche, per buona fortuna, far risorgere più giovane e gagliarda la vita in quei luoghi stessi in cui essa s'era spenta per colpa sua; sa ridonare alla zolla una fecondità efficace e prospera, sa ricostruire più solidamente ogni cosa contro cui egli abbia prima diretto il ferro ed il fuoco della distruzione.

Abbiamo sempre assistito con ammirazione al verificarsi del miracolo in tutte quelle plaghe che furono dilaniate dall'immane tragedia. Ma in una, particolarmente, che è stata senza dubbio fra le più provate dalla guerra, la cosa ci ha particolarmente colpito; e precisamente in quella che è comunemente chiamata il Goriziano e che è stata destinata a formare una delle nuove provincie d'Italia: la Provincia di Gorizia, od Isontina. E l'opera è apparsa qui tanto più miracolosa perchè appunto qui il flagello aveva imperversato maggiormente, continuo, incessante e furibondo, quasi su ogni metro di superficie, durante un periodo di oltre due anni.

Le operazioni belliche nel Goriziano si sono infatti quasi irradiate da un'arteria centrale costituita dallo stesso tracciato del fiume Isonzo, lungo le cui sponde, per una linea di circa 190 chilometri, dalle Alpi Giulie al mare, lo sforzo dei combattenti d'Italia si è pronunciato con la massima intensità. Da tale linea, in profondità più o meno ampia, dall'uno e dall'altro lato si è sprigionata durante lunghi mesi la raffica di ferro e di fuoco.

Impresa aspra, disperata, quasi assurda poteva quindi apparire il tentativo di ridestarvi

(fot. V. Molesini, Gorizia)

GORIZIA - PANORAMA DELLA CASTAGNAVIZZA.

la vita, di imprimervi una traccia d'ordine, di segnarvi un inizio di attività agraria, o professionale. Ebbene, tutto questo non solo è stato fatto dalla chiaroveggenza, dalla pietà, dalla volontà ferrea del Regime — per cui nulla è troppo arduo e troppo difficile — ma le attività preesistenti, già conosciute nell'anteguerra, si sono inoltre avvantaggiate ora di tutti i mezzi che ne integrano e ne perfezionano lo sviluppo e ne irrobustiscono l'attrezzamento e l'organamento.

Nè basta; chè in tale complessa opera di ricostruzione spiccano i segni di una squisita e perfetta modernità; e dove sia possibile l'arte e l'architettura tendono a mettere in rilievo le caratteristiche locali, la cui conservazione è stata spesso oggetto di un culto geloso e quasi sacro.

Se percorriamo oggi a passo a passo il Goriziano, proveremo la netta sensazione che sulle rovine di un mondo crollato si sia generato un mondo nuovo, con il colorito e la freschezza propri di tutte le cose nuove.

***

Il Goriziano in una superficie relativamente ristretta presenta la più interessante varietà topografica. Da una zona alpina si discende successivamente ad una zona prealpina, ad un altipiano e alla pianura, senza avere percorso nel tragitto neppure un centinaio di chilometri, e mantenendosi sempre lungo il corso dell'Isonzo. Però le differenti zone, per quanto vicine, si differenziano con le rispettive caratteristiche distinte e bene accentuate.

Ed è per questo che in ciascuna di esse si è cercato, in quanto è stato rifatto, o ripristinato, o creato, di esprimere i caratteri veri e propri della regione e di adattarsi alle diversità dei paesaggi, alle differenti abitudini delle popolazioni ivi residenti.

È chiaro tuttavia che se l'amore e la fede che guidarono l'opera di ricostruzione sono stati dovunque gli stessi, gli sforzi han dovuto necessariamente convergere in qualche punto con uno slancio più caldo e fattivo. E questo fulcro si precisava soprattutto nella città di Gorizia.

Bisognava far risorgere la città, cercando ad un tempo di darle un più ampio respiro, una più simmetrica ed artistica bellezza, un più attraente richiamo ed un più elevato tenore di vita.

Si provvide così ad un piano regolatore, per disciplinare lo sviluppo edilizio urbano, già notevole nell'anteguerra, per tradurre in atto antichi progetti, al caso ritoccati, o rimodernati; per affrontare infine una serie di

(fot. V. Molesini, Gorizia)

GORIZIA - SANTUARIO ALLA CASTAGNAVIZZA.

(fot. V. Molesini, Gorizia)

MONUMENTO AI CADUTI GORIZIANI.

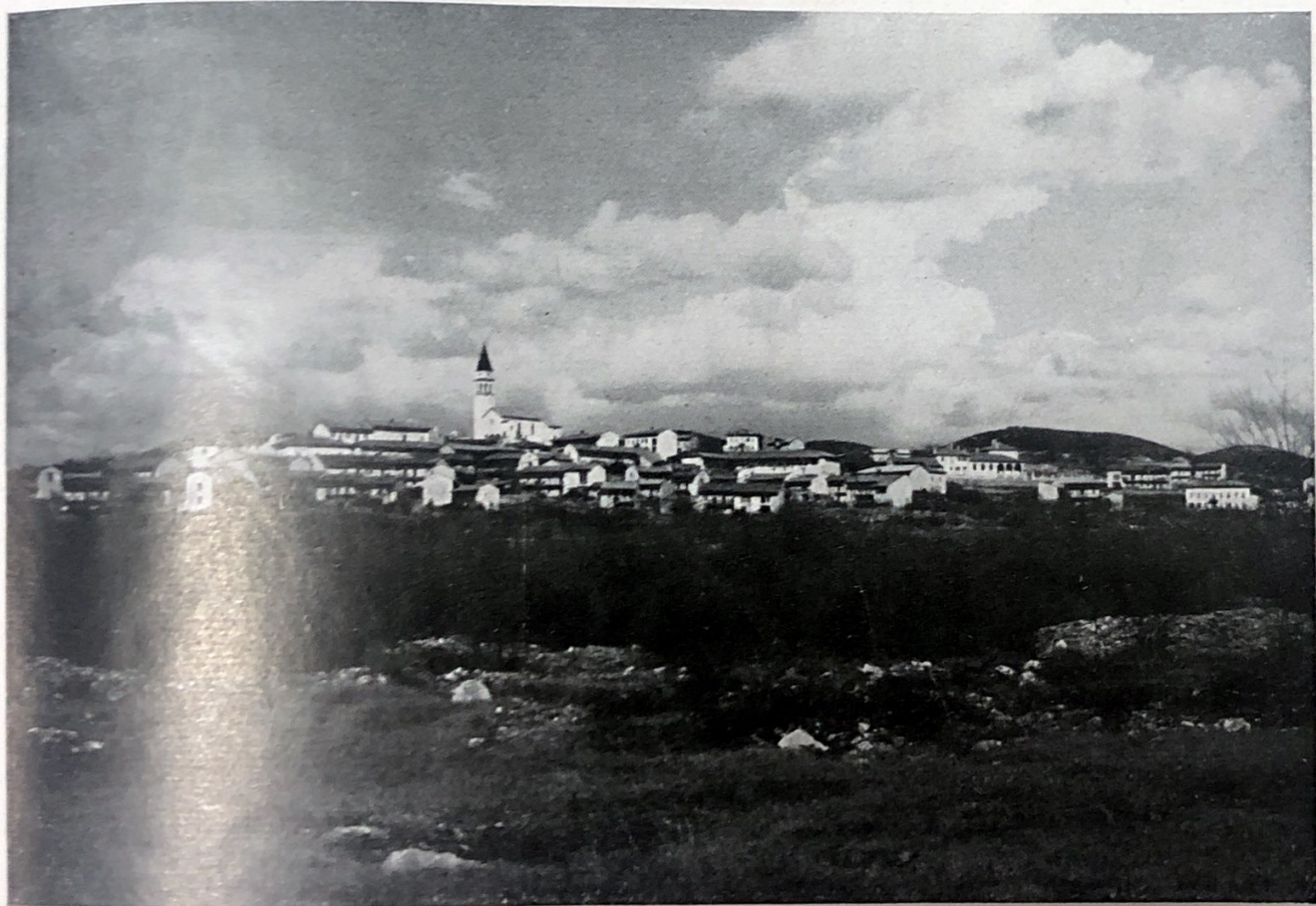
problemi e di sistemazioni che, una volta risolti, avrebbero segnato Gorizia di un'impronta artistica e monumentale, degna della nuova èra che per lei s'era aperta con la sua appartenenza alla Madre Patria.

Così Gorizia è rinata nella stessa incantevole posizione per la quale si faceva tanto apprezzare nel passato; ma è rinata con una fisionomia del tutto fresca e giovanile, come un modello di città ordinata, simmetrica, fornita di comodità, di spazio, d'aria e di luce, piena di belle cose e con un buon numero di edifici, che recano i segni d'una sapiente distribuzione architettonica, d'un'appassionata ricerca estetica e d'una schietta comprensione artistica.

Quanta ricchezza di marmi, di colori, di decorazioni non si è per esempio distribuita nell'interno del suo Duomo, mentre l'esterno è d'una semplicità vigorosa? E come non ricordare quale esempio d'un'ardita concezione architettonica ed artistica, moderna e quasi d'avanguardia, la « Casa del Balilla »?

L'esemplificazione riuscirebbe lunghissima volendo continuare. Ma questa non è la sede adatta per farlo, soprattutto per motivi di spazio. Pure non vogliamo rinunciare ad accennare ancora ad alcune delle sistemazioni più significative intraprese a Gorizia, le quali o richiesero particolari studi, o furono risul-

GORIZIA - CASTELLO COL LEONE DI S. MARCO. (*fot. V. Molesini, Gorizia*)

tanze di iniziative coraggiose, e cioè: al Parco della Rimembranza, sul cui sfondo si erige nella sua massiccia imponenza il Monumento ai Caduti Goriziani, concepito con squisita originalità classica; alla sistemazione del Mercato coperto, notevole per la sua vastità, per

CASTAGNAVIZZA DEL CARSO - VEDUTA GENERALE.

IL RICOSTRUITO SANTUARIO DI MONTE SANTO PRESSO GORIZIA (VEDUTO DAL M. SABOTINO).

BRESTOVIZZA IN VALLE - LA RICOSTRUITA CHIESA VICARIALE.

il suo attrezzamento e le sue possibilità; a quella del Colle dei Castagni, dove si è eseguita la ricostruzione del Convento dei P. P. Francescani e della chiesa, incoronanti il colle, e dove una cripta sotterranea fu progettata in guisa da potervi un giorno comprendere uno degli ossari più ampî dei Caduti per la redenzione delle nuove terre d'Italia.

L'elevazione a capoluogo di Provincia e l'allargamento della cinta urbana, così da aggregare al Comune goriziano in un primo tempo i Comuni di Salcano, di S. Pietro, di Sant'Andrea, di Lucinico e di Piedicolle, e quindi anche quello di Vertoiba in Campisanti ha poi non solo soddisfatto completamente quelle aspirazioni morali che la Perla Isontina si era ripromessa dall'annessione alla Madre Patria, ma vi ha altresì creato un centro, rispettabile per l'ampiezza e per il numero degli abitanti, saliti da 32 a 47 mila, e che ha potuto anche assumere una non trascurabile importanza industriale, data soprattutto la presenza a Piedicolle di

TEMENIZZA - PIAZZA PRINCIPE UMBERTO, CON LA CHIESA, LA CANONICA ED IL MUNICIPIO.

grandi stabilimenti industriali, fra i maggiori di tutta la Regione Giulia.

In quelle località, che possono riputarsi oggi sobborghi di Gorizia e che con opportuno allacciamento saranno anche meglio immedesimati e fusi nella vita cittadina, l'opera di ricostruzione si è pure spiegata con slancio e passione: case, ville ed edifici d'una certa ampiezza sono sorti come per incanto e si sono ordinati simmetricamente ed, avvalendosi di una certa signorilità dello spazio, in aggruppamenti graziosi e vivaci.

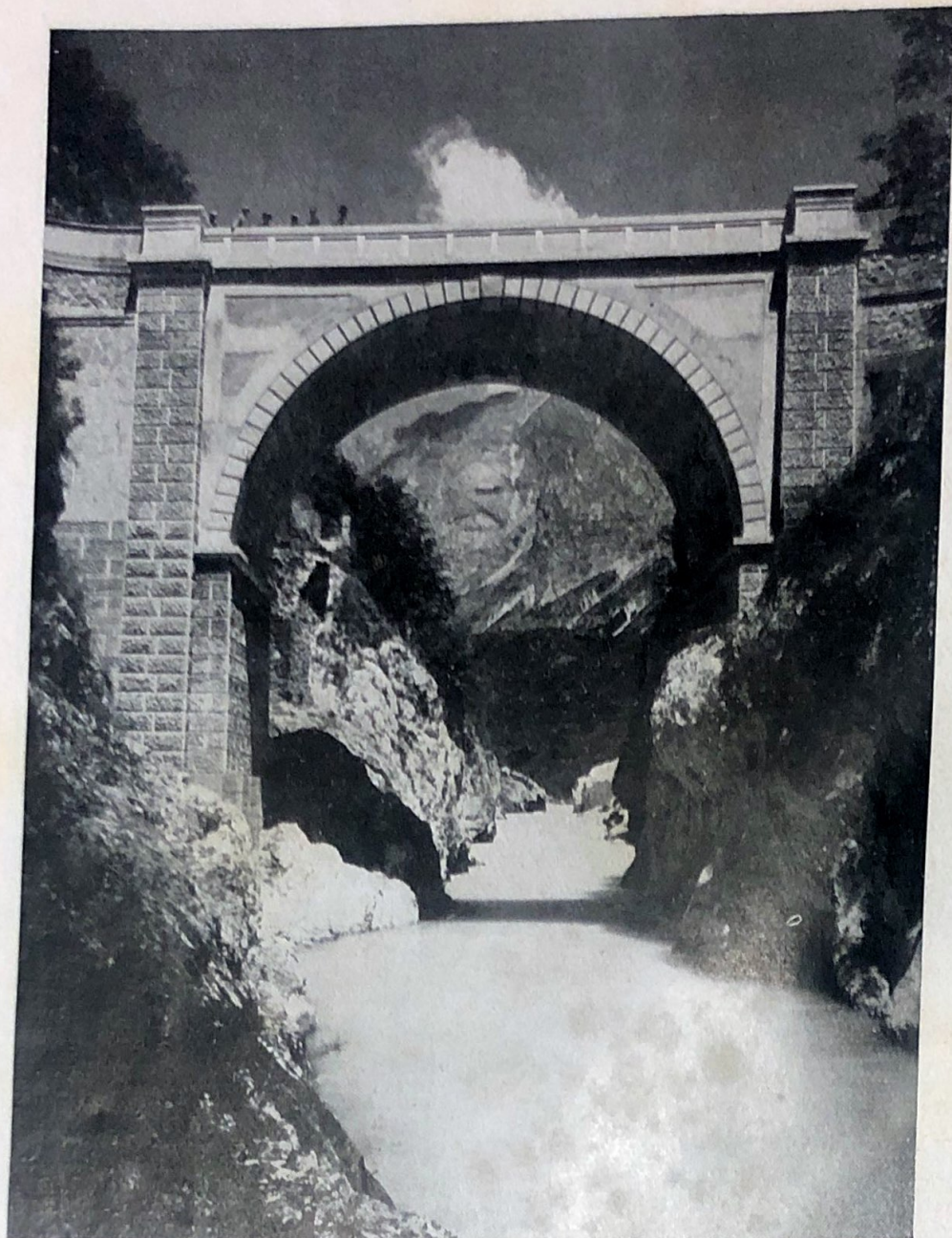
Spiccano in tali aggruppamenti le chiese che, come quelle di Vertoiba, di S. Pietro e soprattutto di Lucinico, sono state ispirate agli stupendi monumenti sacri della prima èra cristiana e dell'età romanica.

I colli intorno al capoluogo isontino, resi a noi sacri dalle gesta gloriose che su di essi si sono compiute, sembrano anche essi rinati più splendidi alla vita, poichè hanno sostituito al lacero armamento di guerra una veste fresca e lucente.

Ed il ricordo delle gesta imperiture, di cui furono teatro, è espresso, oltre che nelle cure visibili verso di essi rivolte, nel segno di qualche candido obelisco, o di qualche modesto sacrario. Soltanto in cima al Monte Santo è risorto in una mole più solenne ed augusta il Santuario che la guerra aveva distrutto; e accanto al Santuario, nel nuovo Monastero sono ritornati i P. P. Francescani a custodire le memorie religiose delle popolazioni goriziane e quelle eroiche di tutto il popolo d'Italia.

***

Ma attraverso l'opera di ricostruzione, non della sola Gorizia, ma anche nel rimanente territorio della rispettiva provincia il volto del Goriziano, terribilmente sconvolto, si è potuto ricomporre in un aspetto fresco e riposante.

Per rendercene persuasi facciamoci a percorrere la regione, muovendo dall'Alto Isonzo, giù lungo il corso del fiume sacro sino alla Piana friulana e spostandoci dall'uno ed all'altro versante del corso medesimo per poter percorrere a nostro agio le conche di Plezzo e di Tolmino, il pianoro della Bansizza, il Collio ubertoso, il tratto della Valle del Vip-

PONTE SULL'ISONZO PRESSO CAPORETTO, SULLA STRADA EX-REGIONALE TOLMINO-CAPORETTO.

promettersi nel passato una chiesa, una sede municipale, una scuola, degne, con tutta schiettezza, di un grande centro, come quelle ottenute insperatamente da molti dei villaggi ricostruiti del Goriziano? E quali opere pubbliche, cisterne, acquedotti, impianti di luce ed opifici non si sono visti erigere, anche a vantaggio di assai modesti abitati?

***

L'opera di ricostruzione in questa terra si rivela in genere con aspetti di grandiosità, con gesti d'ardimento, con l'impronta del genio costruttivo soprattutto nei poderosi, audacissimi ponti gettati a cavallo dei burroni o attraverso ai vastissimi greti; e si rivela chiara e luminosa anche nella rete stradale, dove moltissimo fu corretto e rifatto di quanto era rimasto, e molto

pacco più vicino a Gorizia, l'arida distesa del Carso.

Alle popolazioni, dal più elevato al più depresso punto, e dall'uno e all'altro estremo della Provincia, sono state ridonate le loro cittadine, i loro borghi, i loro villaggi; le aziende, le fattorie, le case, i focolari.

E quanto serve al normale ed indisturbato svolgersi della collettività, nel campo sia religioso, sia civile, e di quella dei singoli, tutto è stato ripristinato in una forma senz'altro più signorile.

Il suolo, maltrattato e torturato, è divenuto un campo fecondo non solo alle rinascite, ma anche alle creazioni di nuove colture.

Ancora: quale villaggio avrebbe potuto ri-

ancora fu creato *ex novo*, seguendo sani criteri di necessità ed anche di equità distributiva.

La nuova rete stradale che oggi si presenta nel Goriziano, testimonia invero la saggezza di chi ne ha perseguito l'impianto nella comprensione del valore economico e sociale del problema.

I ponti dimostrano a loro volta come l'architettura, la tecnica e le leggi della statica si sieno associate per offrire qui quanto di meglio si potesse creare. Sono ponti modello, tutti grandiosi e pur l'un dall'altro diversi, come diversi sono i caratteri naturali del suolo sul quale sono impostati, come diversi i fattori geografici ed economici che ne hanno

PONTE SUL TORRENTE UCCEA PRESSO SAGA, SULLA STRADA NAZIONALE DI CARINZIA.

determinata la loro distribuzione lungo il corso dei fiumi.

Certo si è che quanto più ci avviciniamo alla zona alpina, e tanto più i ponti costruiti nel dopoguerra nel Goriziano vivamente attirano il nostro interesse.

Nominiamone qualcuno.

Ecco a Santa Lucia di Tolmino, punto di confluenza degli affluenti Idria e Bacia nell'Isonzo, a pochi passi l'uno dall'altro, il ponte ad un solo arco a pieno sesto con il vertice lambente il piano stradale (costruzione scheletrica d'una leggerezza addirittura fantastica, soprattutto se si considerino le notevoli dimensioni di sviluppo del ponte medesimo sull'Idria); e l'altro, sospeso ad una altezza raccapricciante fra le pareti d'una stretta gola rocciosa, la strozzatura forse più romanticamente suggestiva di quante l'Isonzo sia stato costretto a forzare per aprirsi un varco. Ecco i ponti che in buon numero si attraversano, percorrendo la strada nazionale che da Tolmino per la seducente conca di Caporetto mena a Caporetto, e che da qui, in salita per uno scabro costone montagnoso, entra nell'altra altrettanto amena conca di Plezzo, per biforcarsi dalla borgata omonima, con un ramo in direzione del varco del Predil e con l'altro ramo verso il passo di Trenta. Fra i ponti che incontriamo nel tragitto, sonvene tre, ad un arco, che paiono come scolpiti nella roccia stessa sulla quale si appoggiano: l'uno è sull'Isonzo presso Caporetto, l'altro sul torrente Uccea presso Saga ed il terzo sul torrente Predilza presso Bretto inferiore; e vi sono due altri ponti ancora più interessanti, e cioè quello lungo, in pietra, sul Boca presso Saga, ad otto campate, ed il ponte di ferro sull'Isonzo presso Oltresonzia, pur di notevole lunghezza. Ed ecco infine ponti di importanza superiore all'ordinaria anche in altre zone del Goriziano: così il ponte sull'Isonzo lungo il tratto stradale fra Gorizia e Lucinico; così quello ancora sull'Isonzo fra Gradisca e Sagrado.

Alcuni ponti del Goriziano sono lungo le ricostruite linee ferroviarie: fra essi emerge quello che può ben giustamente definirsi il principale: quello poderoso ed invero monumentale sull'Isonzo presso Salcano; già co-

(fot. V. Molesini, Gorizia)

GORIZIA - PONTE FERROVIARIO DI SALCANO, PRODIGIOSA COSTRUZIONE DELL'INGEGNERIA ITALIANA. È UNO DEI MAGGIORI PONTI DEL MONDO COSTRUITO SU UN SOLO ARCO.

struito dall' Austria (allorchè questa, circa una trentina d'anni addietro, aprì la ferrovia dei Tauri, o Transalpina, intesa ad accorciare la distanza fra Trieste e Vienna), per opera di ingegneri e di operai italiani; travolto poi dalla guerra, e dopo la guerra da Italiani ricostruito: per gli Italiani.

L'opera è tutta di pietra: la caratteristica che più d'ogni altra la rende oggetto di tanta meraviglia è l'arco unico che sviluppa tra l'una e l'altra spalla circa 140 metri. È forse nel mondo l'arco in pietra di maggiore sviluppo a sostegno d'un ponte, ed è d'un disegno squisitamente architettonico e simmetrico, così nel duplice ordine di quadrifore che si accorciano verticalmente verso la linea centrica, tra il sopradosso dell'arco ed il piano stradale, come nelle aggiunte laterali alle due spalle, fatte per meglio garantire la solidità dell'opera; come infine in tutta l'esecuzione di sagomatura ed ornamentale.

Le opere si sono così aggiunte alle opere; sempre più frequenti, sempre più grandiose per la rinascita — ch'è ormai piena ed effettiva — della Regione Goriziana; la quale sente anche materialmente, oltre che moralmente, il grandissimo beneficio di essere finalmente congiunta alla Patria e vede nelle premure di cui è circondata il grande amore della Madre comune.

VINCENZO MARUSSI.

CARTINA DELLA ZONA CENTRALE DELLA SOMALIA. (SCALA DI 1 A 5 MILIONI) (ESTRATTO DALL'ATLANTE INTERNAZIONALE DEL TOURING CLUB ITALIANO).

SOMALIA POCO NOTA

Non è azzardato asserire che la Somalia è tra le nostre colonie una che promette uno splendido avvenire, sia per le risorse agricole veramente colossali, sia per quelle minerarie che sono celate nel suo sottosuolo, specialmente nella regione orientale, la Migiurtinia, come si può arguire dal vasto campionario di minerali trovati alla superficie e raccolti dai residenti dei vari centri o da occasionali scienziati. Campioni di fosforiti, le cui analisi hanno dato risultati soddisfacenti sì da far prevedere un possibile futuro sfruttamento, sono stati rinvenuti presso il Capo Guardafui, dove pure si sono riscontrate rocce contenenti tungsteno e vanadio. Di pratico ed immediato sfruttamento sono invece i giacimenti di guano scoperti in varie isolette lungo la costa nonchè sulla costa medesima.

Se tutti questi vari rinvenimenti fanno presagire la presenza di risorse minerarie, una vera e propria esplorazione scientifico-mineraria non è stata finora intrapresa in tutto quel vasto territorio interno che per oltre mille chilometri si stende da SSO a NNE. Territorio in parte montuoso, tagliato fuori da piste e itinerari, assolutamente vergine di ricerche, come pure vergine di ricerche è il nostro confine coll'Abissinia da Dolo al Somaliland inglese.

Ecco perchè al nostro arrivo a Mogadiscio, unitamente al dott. L. Queirolo ebbi l'incarico dal Governo della Colonia di intraprendere una spedizione scientifico-esplorativa nella parte Nord della Somalia. Per noi si presentava del massimo interesse sia il riconoscimento geologico dei terreni del territorio centrale (petrografia e paleontologia) sia la ricognizione di quella vasta zona che è il nostro confine etiopico, zona nella quale la maggioranza dei pozzi è di acqua salmastra, mentre il terreno è quasi ovunque coperto di una leggera crosta di sale.

La stranezza di questo fenomeno aveva interessato molti, ma nessuno ancora aveva intrapreso una campagna di rilevamento, con conseguenti ipotesi esplicative. Molto ci interessava inoltre l'esplorazione di una salina (così veniva chiamata), situata al confine abissino presso Lugh, detta di Aggherrar dove si sapeva che gli indigeni andavano a rifornirsi di sale. Naturalmente non si sapeva di che sale si trattasse, nè si conoscevano le sue possibilità di sfruttamento. Il fatto che la landa salata era rimasta sino allora inesplorata e mancavano su di essa i più elementari dati, dipese senza dubbio dall'essere essa assolutamente brulla, priva di alberi da pastura per cammelli e di selvaggina (che fugge il luogo per mancanza di ac-

qua potabile), quindi tagliata fuori da tutte le vie carovaniere.

La geologia della Somalia Meridionale.

La nostra carovana, partendo da Mogadiscio seguì questo itinerario: Mogadiscio, Afgoi, Uanle, Iscia Baidoa, Lugh. Da Lugh ci portammo a dorso di mulo ad Aggherar dove ci accampammo. Durante il tragitto attraversando la colonia da Sud a Nord, avemmo modo di osservare le varie conformazioni del terreno, ed aiutandoci con itinerari normali all'asse del tragitto Mogadiscio - Lugh, si giunse al tracciamento di una carta geologica della regione attraversata. Non si può dire che la carta sia di una precisione matematica, in quanto è noto che gran parte del terreno è ricoperto o da terriccio coltivato o da una boscaglia bassa, sterposa, caratteristica, difficile da attraversare speditamente; tuttavia essa rispecchia bene le varie formazioni geologiche.

I vari terreni compresi tra il Giuba e l'Uebi Scebeli appartengono al periodo Quaternario (alluvionale), al Secondario (trias e gura) e all'Arcaico (rocce cristalline). Dirò incidentalmente che i prodotti di tali formazioni geologiche, sono magnificamente sfruttati sul posto specialmente per le costruzioni: così si usano i ciottoli alluvionali del Neozoico per costruire case, cementandoli con calce, prodotta cuocendo calcari dell'Era Mesozoica, mentre a Mogadiscio e a Danane, cioè sulla costa, ci si serve di certi calcari grossolani della formazione arenaceo-calcarea litorale. Ritengo anzi che essi potrebbero fornire un buon materiale per la fabbricazione dei cementi e delle calci idrauliche, tanto più che in vicinanza di essi, sulla duna, si trova una certa quantità di argilla che potrebbe essere atta a correggere l'acidità del calcare. Tale argilla fa parte della duna costiera che si estende sin oltre Brava, duna che fu da noi rilevata prima con varie ricognizioni aeree, quindi con escursioni a dorso di mulo. La sua formazione è di natura eolica; ed è colorata in rosso sangue dalla presenza di ossidi di ferro. L'acqua che cade abbondante nella stagione delle piogge, genera in seguito al disfacimento della duna, un dedalo di guglie e una selva di pilastri degni di un paesaggio dantesco, mentre alla base di questa si formano laghetti di acqua argillosa per lisciviazione, che evaporando lascia un deposito di argilla la quale viene utilizzata dagli indigeni di Danane per la fabbricazione di vasi (tungi), atti a conservare l'acqua, famosi in tutta la Colonia.

La zona neozoica alluvionale (postglaciale), che segue a un dipresso l'andamento del letto dell'Uebi e si estende lungo la costa oltre la zona delle dune per uno spazio di circa 500 km. da SSO a NNE, è di facile riconoscimento, perchè il terreno si presenta ricoperto da grossi ciottoli nerastri arrotondati, alcuni di grandi proporzioni, altri più piccoli, quindi a *facies* nettamente ciottolosa. Tali ciottoli appartengono come si è detto, al Quaternario, ma a quello recente, cioè al periodo detto *alluvium* che derivò dalle generali modificazioni climatiche, che hanno contribuito a dar luogo a straordinarie precipitazioni atmosferiche, quindi a colossali piene dei fiumi e a grandiosi fenomeni di alluvionamento. Abbiamo potuto accertare che tale plaga ha una di-

AGGHERRAR. L'INIZIO DI UN POZZO DI SONDAGGIO; TUTTO ALL'INTORNO SI VEDE BIANCHEGGIARE UN CROSTONE CRISTALLINO DI CLORURO SODICO.

SALINA DI AGGHERRAR - GLI INDIGENI RASCHIANO IL SALE CRISTALLIZZATO ALLA SUPERFICIE DEL TERRENO, SERVENDOSI DI CUSCI DI TESTUGGINE.

ramazione verso Nord, comprendente Baidoa e Uddur, e proseguente oltre il nostro confine abissino. Tale braccio enorme, si incunea in maniera poco spiegabile nella zona dell'altopiano arenaceo-calcareo dell' Era Mesozoica, che si estende a nord della regione arcaica di rocce cristalline.

Tra l'altipiano mesozoico e la zona neozoica, esiste un ampio territorio sul quale le rocce cristalline scistose affiorano spesso sotto forma di montagnole isolate, sorgenti dalla piana, sulle quali il vento, portando con sè sabbia in quantità, fa l'ufficio di una immensa lima (fenomeno chiamato dal Powell, *deflazione,* e dal Richthofen *corrasione*), sì che tali ammassi sono perfettamente levigati. Tali affioramenti sono detti *bur,* e mentre di *bur* è costellata tutta la zona adiacente all'Uebi, uno dei più caratteristici è quello di Bur Acaba (monte della salita), gioia e rifugio di legioni di scimmie cinocefale. E se pure tutte le potenti masse di rocce scistoso-cristalline che costituiscono gran parte del continente africano, secondo vedute moderne non si possono riferire con tutta sicurezza all'Arcaico, tuttavia è indubbio che tutta la zona dei *bur,* anche se in parte è mascherata da terreni più recenti, è da assegnare al gruppo Azoico.

L'Era Mesozoica è rappresentata nella nostra Somalia del nord, da terreni triassici e giurassici. La zona del Trias, gessosa, individuabile dallo spesso strato di solfato di calcio cristallizzato, lucente, (il cosidetto « specchio d'asino »), fa parte della regione comprendente le ramificazioni degli affluenti del Giuba e cioè il Daua, il Ganale Doria e l'Ueb, nonchè Lugh e la salina di Aggherrar.

Qui il Trias non si presenta in tre strati come in Germania, nè — come nell'Africa Australe — è rappresentato da sedimenti ricchissimi di fauna e flora fossile, ma appare a somiglianza di quelle masse di gesso o anidrite che si riscontrano nella nostra catena alpina (alta Valle d'Aosta, Val del Gesso, bassa Val Camonica). Il terreno è per chilometri e chilometri abbagliante, perchè i grossi cristalli di anidrite riflettono come specchi i raggi del sole. I pozzi che sono scavati in tale terreno sono quasi tutti di acqua solfurea, che naturalmente riesce un po' disgustosa, ma che tutti bevono perchè nella generale arsura essa risulta preziosa. Un rilievo interessante a proposito di acqua potabile, è quello che riguarda la durezza (1) di tali acque, che si aggira sui 40° francesi. Ebbene, chi ne usa, sembra

(1) La « durezza » di un acqua è classificata in base al contenuto dei sali calcarei disciolti in essa.

LA REGIONE A NORD E A NORD - EST DI LUGH PERCORSA DALLA SPEDIZIONE.

non soffrire minimamente gli effetti che solitamente si notano in tali casi.

Su questo terreno salato cresce una vegetazione sterposa, alta mezzo metro, quasi disseccata dal calore, dove gli arbusti mettono radici fra i crepacci e non si sa da che cosa traggano nutrimento.

La zona invece attribuibile al periodo giurassico, è molto più vasta e comprende l' Altipiano arenaceo - calcareo per un buon terzo di tutta la regione e prosegue oltre il nostro confine. Questo periodo giurassico dell'Era Secondaria, è caratterizzato dalla fase di riposo dei grandiosi movimenti orogenici, quindi l'ipotesi che più avanti emetterò per spiegare la presenza di tanto cloruro sodico, si riferisce bensì all'Era Mesozoica, ma probabilmente al suo periodo più vecchio, e cioè al triassico.

La salina di Aggherrar.

Alla piana di Aggherrar si giunge solamente attraverso la boscaglia, dopo avere varcato vari rigagnoli e torrentelli tutti in secca, passando per Corroban (nome pomposo e un po' presuntuoso, in quanto il luogo consta di un unico albero, un baobab di modeste propor-

zioni, isolato in vastissima pia... Fino a poche ce... ia di metri di d... za non è possib... travvedere la ... salata, in quan... salina si trova in... depressione del t... no; ma essa si p... nunzia per mezz... incrostazioni salin... grande povertà di... getazione: le po... pianticelle sono secche e senza foglie, piant... su di un terreno arido.

La piana di Aggherrar, che è limitata a S... dai monti Ferserrei, è un immenso retta... golo di circa 10 km. per 600 m. (e in ce... punti anche 1000 m.: in essa sboccano par... chi Uadi che sono asciutti in tempo di m... gra. La sua altitudine di 150 m. sul livell... del mare, in rapporto ai 222 di Corroban... ai 250 delle colline che la contornano, ind... ca chiaramente che essa non è che una im... mensa depressione del terreno nella qual... concorre necessariamente, al tempo delle piog... ge, grande quantità di acqua.

La piana è contornata da un banco (che ... anche base delle colline che si partono da... piano della depressione), di carattere gessoso, mentre si riscontrano pure qua e là delle are... narie. La conformazione e la costituzione del... terreno è interessantissima; infatti lo strato gessoso, compatto sino ai bordi della salina, cessa di colpo all'inizio di questa per apparire sotto forma di detriti cristallini e di sabbia terrosa sul fondo della salina stessa. Nostre ricerche su tale strato terroso hanno appurato che se esso superficialmente appare compatto, sotto, a breve profondità, presenta cavità e crepacci per poi ritornare nuovamente compatto.

I bordi gessosi circostanti, alti da due a cinque metri, sono coperti dalla solita vegetazione bassa e spinosa; poi incomincia la boscaglia, mentre sulla piana non crescono — a causa della enorme quantità di sale sul terreno — se non rari licheni e cespugli di salicornia.

La piana è quasi in ogni luogo fortemente umida, sia per effetto dell'umidità atmosferica della notte, sia per l'acqua che trasuda dal sottosuolo, il quale ne è talmente ricco

LAGHETTI DI ACQUA SALSA A 400 CHILOMETRI DALL'OCEANO, SUL FONDO DELLA DEPRESSIONE DI AGGHERRAR.

da formare vari laghetti, specialmente nella parte NE, profondi qualche metro. L'acqua di tali laghetti è salatissima, anzi satura di cloruro di sodio cristallizzato che si deposita al fondo, nonchè in breve tempo, su qualunque oggetto vi venga immerso. È facile immaginare in che stato ne uscivamo noi dopo il nostro bagno serotino! Ma quale non fu la nostra sorpresa quando in queste pozze d'acqua — che vanno dalle dimensioni di pochi metri quadrati a quelle di parecchie decine — scorgemmo grossi pesci beatamente nuotanti per nulla influenzati dalla straordinaria densità di quell'acqua. In una grotta profonda nella quale eravamo soliti prendere il bagno, essi giunsero sino a tentar di assaggiare i piedi degli inusitati visitatori. Ci vendicammo degli indiscreti pinnati pescandone parecchi: veramente dovrei dire cacciandone, perchè essendo sforniti di qualunque arnese da pesca, allettammo le nostre vittime con del pane e quando furono alla superficie con due colpi di doppietta ne uccidemmo una ventina. Quei pesci non immaginavano certamente di appartenere ad una specie sconosciuta che sarebbe andata a fare bella mostra di sè in un museo di storia naturale!

La piana fa un ben curioso effetto, così bianca per il sale da sembrare che vi abbia nevicato, e così squallida da richiamare l'idea di un paesaggio lunare. L'immensa estensione pianeggiante, sotto un cielo di fuoco non è allietata da nessun oggetto che rompa la monotonia del paesaggio; solo in lontananza un gruppo di indigeni (beduini della boscaglia) raschia con dei gusci di testuggine la crosta di sale che si forma per evaporazione dell'acqua salsa del sottosuolo. Sui mercati di Lugh e di Baidoa ho visto in vendita questo sale, più o meno pulito, a L. 0,20 l'etto.

Per accertare la conformazione del sottosuolo, dovemmo praticare dei pozzi di qualche metro di profondità, pozzi che con una pompa dovemmo vuotare continuamente dall'acqua proveniente da varie falde e che invadeva rapidamente lo scavo. Potemmo così escludere la presenza di giacimenti di sale del tipo di Stassfurth o delle cosidette conche sodiche dell'Egitto. L'acqua salata contiene quasi totalmente cloruro sodico con piccole quantità di potassio, magnesio e solfati.

Le ricerche non sono state circoscritte alla salina di Aggherrar, ma spingendosi a dorso

GODDERE - UN POSTO DI BANDA AL CONFINE COLL'ABISSINIA. IL TENENTE COMANDANTE FA COSTRUIRE LA PROPRIA RE-DENZA - DAVANTI AD ESSA GARRISCE AL VENTO IL TRICOLORE.

di mulo là dove l'autocarro non poteva giungere, abbiamo visitato tutta la zona di confine che da Dolo va sino a El Gorum e Morodi-Addo verso l'Uebi. Dopo aver raccolto del sale nei pressi di Dolo sulla riva sinistra del Giuba sul fondo del far Osbai, nella parte O-SO della piana di Aggherrar ci si parò dinnanzi l'Uadi Osbadi Bessac (il nome di Osbadi deriva da *osbò*=sale, in somalo) ricco di acqua salsa; esso ha il fondo ricoperto di uno strato di 30 cm. di cloruro sodico cristallizzato. Coll'evaporazione e col sale esistente sul fondo, se ne potrebbe estrarre qualche tonnellata al giorno. Ho potuto osservare che questi « uadi, far, bohol » (*far*=rigagnolo, *bohol* = torrentello) recanti acqua salata, sono molto numerosi in tutta la regione. Oltre l'Afmedò, nei pressi di Aggherrar esistono l'uadi di Osbì e l'uadi Scherifai. Nella piana di Bellei pure si osserva un *bohol* con pozze di acqua salata e anche a mezza strada tra Goriale e Durrei c'è un torrentello salato. Avvicinandoci all' Uebi tra El-Gorod e Dermangit, trovammo ancora sale, come anche al pozzo di Morodi Addo (=elefante bianco).

AGGHERRAR - DURANTE UNA SOSTA DEI LAVORI, I COMPONENTI LA SPEDIZIONE CACCIANO LA GAZZELLA. ECCOLI DAVANTI ALLA LORO VITTIMA.

Tutta la regione Nord del nostro confine ha

GORIALE - UN MEMBRO DELLA SPEDIZIONE COLLA SCORTA DI « DUBAT », O SOLDATI IRREGOLARI DI CONFINE.

quindi terreno salato, che si mantiene tale anche oltre confine, perchè anche a nord dei monti Mata Arba, sulla sinistra dell'Ueb, esiste una salina, sul tipo di quella di Aggherrar detta di El-Dére. La presenza di queste grandi quantità di sale, in prevalenza cloruro sodico, nonchè la scoperta di calcari marini in molti luoghi come Lugh, Oddur, ecc., fa prospettare l'ipotesi di un immenso braccio di mare che in epoche geologiche molto remote (Mesozoico?) si estendesse da NNE a SSO. Scomparendo per fenomeni tellurici, questo braccio marino avrebbe formato come ultimo residuo un lago salato ad Aggherrar, la cui piana ne presenta tutti gli aspetti come impermeabilità del suolo, bordi rilevati, depressione, ecc.; il lago, evaporando a sua volta, avrebbe depositato ivi sale in maggior quantità che altrove. Si può ricordare a questo proposito, ed a conforto della nostra supposizione che una delle più importanti modificazioni geografiche avvenute durante l'Era Mesozoica, fu la scomparsa di quel braccio di mare che lungo il versante occidentale degli Urali metteva in comunicazione le regioni mediterranee con le regioni boreali. Giova inoltre ricordare il ritiro del mare dalle regioni centrali dell'America del Nord ad occidente delle Montagne Rocciose.

In quanto all'acqua, che è così copiosa, essa proviene certamente dall'Altipiano Etiopico e diventa salina attraversando la regione salata prima di giungere alla piana. In sostanza dobbiamo considerare il terreno salato della nostra Somalia al confine coll'Abissinia, come il proseguimento di quella vastissima regione etiopica salata che è la Dancalia, o piana del sale, regione ormai molto nota con molti caratteri di analogia; infatti, il fondo delle depressioni dancale, secondo il Tancredi, il Marinelli ed altri, è ricoperta da solfato di calcio. Nel cosidetto Ragad, nel mezzo della suddetta depressione, si hanno accumuli e croste di cloruro sodico: anzi negli ultimi anni si sono scoperti giacimenti potassici a Dallol, dove si hanno delle isole di silvina (cloruro potassico) e carnallite (cloruro di potassio e magnesio).

I Dubat.

Durante tutte le nostre peregrinazioni nell'interno, fummo sempre accompagnati da una scorta di quindici *dubat* che ci fu assegnata per tutto il periodo di ricerche. Il dubat (*dub* = turbante, *at* = bianco), è un soldato indigeno irregolare, abbigliato con tre fute (lenzuoli bianchi), agli ordini di un ufficiale di razza bianca. I militi di questo cor-

CORROBAN - LA TIPICA BOSCAGLIA SOMALA, QUALE SI STENDE PER CHILOMETRI A PERDITA DI VISTA. QUESTO È UN ALBERO CHE PRODUCE UNA RESINA DEL TUTTO SIMILE ALL'INCENSO; CRESCE SELVATICO, IN ABBONDANZA. LA NOSTRA SPEDIZIONE LO RESE NOTO, ED ATTUALMENTE È IN CORSO UNA CAMPAGNA DI SFRUTTAMENTO.

po, fondato da pochi anni, sono riuniti in bande di trenta uomini circa, dislocate lungo il nostro confine etiopico coll'incarico di proteggere le popolazioni di confine e di tutelare il prestigio della bandiera italiana. Essi vengono reclutati nelle cabile più nobili, sì che, chiedendo loro le generalità, vi sentite rispondere con una filza di titoli da far impallidire un principe! Sono di una fedeltà a tutta prova; magri, asciutti, sogliono percorrere a passo di corsa estensioni sbalorditive di terreno per portare un ordine o una notizia. Quella grande corsa annuale indetta dal Governo, ch'è nota sotto il nome di « Grande Marcia delle Pattuglie», segna sempre un trionfo di questi fedeli che pongono nel mestiere tutto il loro vecchio orgoglio di guerrieri di un tempo ormai remoto. La squadra vincitrice della marcia della quale fui spettatore, percorse 365 km. da Belet-Uen a Mogadiscio in ore 67 circa: una media di 5,400 km. all'ora tutto compreso: i riposi, il sonno e i pasti!

AGGHERRAR - UNA GROTTA CON ACQUA SALSA, NELLA QUALE FURONO PESCATI INTERESSANTISSIMI ESEMPLARI DI PESCI DI ACQUA MARINA.

Una mattina, mentre eravamo accampati ad Aggherrar, un

DA ISCIA BAIDOA A LUGH - LE STRADE IMPANTANATE DALLE PIOGGE OBBLIGANO ALL'AGGIUNTA DI QUALCHE AUSILIO AI CAVALLI MECCANICI DELL'AUTOMOBILE.

dubat mi disse: « Se tu dare una cartuccia io portare gazzella ». Gliela diedi, curioso di sapere dove sarebbe andato a scovare la gazzella in quei luoghi. Ma la sera egli ritornò — stanco, chè doveva essere andato lontano — ma con la gazzella. Un solo colpo, e non aveva sbagliato mira. In seguito per trovare selvaggina dovemmo allontanarci assai dall'accampamento, ma fummo sempre ricompensati: chè leoni e gazzelle non mancavano davvero.

Potemmo così osservare più da vicino anche la flora della regione confinaria e scoprire una pianta di basso fusto, chiamata dagli indigeni *Gurrei*, che produce una resina del tutto simile all'incenso; nel periodo delle piogge la sua secrezione resinosa è molto abbondante. Molto si potrà ricavare da questa pianta il cui prodotto è simile a quello che nella nostra Migiurtinia ci dà quasi il monopolio mondiale dell'incenso. Ma un'altra pianta serve in quei luoghi per profumare, e cioè il *Gedbei*: il suo legno che è molto ben compatto e ad alto peso specifico, se viene bruciato manda un grato profumo. Il legno di tale pianta, che dai beduini è anche chiamata *Ghodi* o *Hunsi* si presta assai bene ad essere lucidato, e, data la sua grande abbondanza, è particolarmente atto allo sfruttamento razionale.

Ma una pianta fra le più curiose è quella chiamata *Jeheb* (Cordeauxia edulis), con foglie piccole, rosso grigiastre, che produce una bacca simile al fagiolo. L'esame dettagliato

EL GORUM - UN MAGNIFICO ESEMPLARE DI TRAMPOLIERE.

di tali foglie è stato da noi intrapreso in seguito al fatto che le ossa dei capretti che usano cibarsene, per un fenomeno molto strano sono state da noi trovate vivamente colorate in rosso. Il fenomeno, tutt'altro che comune, è certamente da imputarsi alla materia colorante unita al tannino contenuto nelle foglie, tannino molto probabilmente del gruppo degli idrolizzabili.

Potrebbe essere interessante esperimentare una concia di pelli con l'estratto di Jeheb, per vedere se queste risultassero colorate in rosso per tutto il loro spessore: da parte nostra ci limitammo a preparare colle foglie una infusione gradevole al palato, che sostituì egregiamente la nostra provvista di the, esaurita.

EL-BAR - UN GROSSO ORIX UCCISO DURANTE UNA BATTUTA DI CACCIA DAI COMPONENTI LA SPEDIZIONE.

Per trovare fauna più ricca dovemmo spostarci verso l'Uebi. Già a Goriale avemmo modo di osservare la quantità di uccelli; poi, fatta sosta a Goddere, posto di banda, la piana di El Bard ci si presentò come un vero paradiso venatorio; branchi di *Orix* di oltre cinquanta capi, di gazzelle, di struzzi, innumerevoli ghepardi e qualche leopardo, e dovunque impronte di elefanti. Beata terra, dove si impara a disprezzare la faraona e a scomodarsi appena appena per un *Cudo* (grossa specie di gazzella) o una *Balanca* (grossa vacca selvatica)!

Ma ormai la stagione delle piogge è incominciata; acquazzoni torrenziali, che se pur rinverdiscono la boscaglia, impantanano tutte le piste e le rendono impraticabili: ne sa qualche cosa la nostra 18 B. L. Fiat!

Ci si affretta sulla via del ritorno e, dopo tanta carovana, anche il modesto Uegit ci appare come una metropoli.

Che diremo poi di Mogadiscio?

Dott. PIERO L. PASELLI.

L'ATTENDAMENTO DELLA SPEDIZIONE AL LIMITE DELLA SALINA.

(fot. Anderson)

LUCERA IL CASTELLO (1233).

Sorge la massa enorme, qual vigile scolta in faccia alla Città, a circa seicento metri da questa, sull'alto di una ripida, verdeggiante altura che domina — fra gli Appennini e il Gargano — l'ampia distesa del Tavoliere.

Su tre lati della collina si stende il muro di cinta con quindici torri sporgenti ed equidistanti l'una dall'altra, di cui tredici quadrilatere e due di forma poligonale irregolare, mentre il lato che guarda la città, quello orientale, (e che era il solo accessibile perchè non difeso, come gli altri, dall'erto pendio della collina quando non esisteva l'ampio e profondo fossato che ancor oggi si osserva), è munito di sette torri esagonali — veri bastioni — e di due torri di forma rotonda: l'una, a sud-est, detta torre della Leonessa (1), l'altra, che occupa l'estremità opposta di questo lato della cinta, detta del Leone.

La prima, di bella e robusta struttura, è tuttora ornata di merli e, dopo la distruzione del Castello, domina da sola la vista della Fortezza. Alta 25 m. a partire dallo zoccolo, ha un diametro di 14 m., ed è tutta rivestita di forte pietra calcarea d'un bel giallognolo pallido e, nella parte inferiore, di quadrelli a bugne.

Dei due piani ond'è formata, il più basso, ch'era adibito a scopo difensivo, riceve luce da lunghissime feritoie; quello superiore, invece, ha l'aspetto di un'abitazione con finestre, già munite d'inferriata, e le cui nicchie sono fornite d'un sedile laterale.

Tre solamente delle sedici sopraelevazioni a merlo, di cui constava la miranda merlatura, le ingiurie del tempo hanno salvato, che però bastano a testimoniare dei principali particolari della forma originaria della gran torre; il cui portale, coperto di un largo arco a sesto acuto, è purtroppo anch'esso andato in gran parte distrutto. Ed è su questo portale che Leandro Alberti lesse, nel Cinquecento, scolpite le parole: « *Anno D. 1271. Primae Lune Iulij. 14. Indit. Istud. opus, fecit Karolus Rex Sicilie filius Regis Francie* » (2).

Assai meno grandiosa, e decoronata dei

(1) Denominazione, che ha fondamento in una scultura ornamentale — che gettava acqua — collocata su una di quelle mensole che circondano la torre e che servivano alla difesa di questa.

(2) Cfr. « *Descrittione di tutta Italia* » di L. Alberti Vinegia 1551, pag. 207.

(fot. Luce, Roma)

LUCERA - IL CASTELLO E LA TORRE DELLA LEONESSA.

suoi merli è la seconda torre rotonda, che i contemporanei, da una bocca di fontana oggi non più esistente, chiamarono del Leone, e che fu mantenuta entro confini modesti di altezza e di robustezza affinchè non dominasse il vicino Castello.

È sul lato orientale della cinta — la quale ha un circuito di circa novecento metri — e precisamente tra il secondo e il terzo bastione a destra, che s'apre in un angolo rientrante, assai abilmente disposta, la porta principale della Fortezza: la *Porta di Lucera*, sormontata — a diversità delle altre tre, ogivali, (P. di Castel Fiorentino, P. di Troia e P. di Guardiola) — da un ampio arco piatto, opera di bella e perfetta architettura. Vi si accedeva, un tempo, per mezzo d'un ponte levatoio, a fianco del quale era, ed è, una scala, costruita nello spessore del muro esterno e che metteva in comunicazione il fossato con la Fortezza. Ai piedi di codesta scala partiva il passaggio sotterraneo — da una costante tradizione affermato — tra la Fortezza e il centro della Città (Piazza del Mercato o, più esattamente, il Pozzo dell'Imperatore, forse da Federico II, la grande fontana di Lucera distrutta nel secolo passato).

Ma ciò che soprattutto testimonia della magnificenza e perfezione dell'insigne monumento di cui ci occupiamo, sono i ruderi del Castello, costruito, assai probabilmente, sul posto di un edifizio anteriore e con i materiali di questo, e addossato alle mura del lato settentrionale della cinta. Del quale Castello — mole gigantesca, la cui forma doveva esser quella di un tronco di piramide — non resta che la base quadrata, con un ammasso informe di rovine nell'interno, tra cui non è dato distinguere che la volta di una sala, « così alta e possente », per dirla col Mariotti, « da far pensare a quelle delle Basiliche Romane ».

Della costruzione originaria del Castello ci dànno un'idea le mura disposte a scarpa e senz'altre aperture all'infuori delle feritoie, la galleria a due piani che costituiva la parte inferiore dell' enorme massiccio e infine una dettagliata descrizione della Fortezza, quale era alla fine del Settecento, lasciataci dal can. Carlo Corrado, raccoglitore infaticato e illustre di patrie memorie, in uno dei suoi volumi

(*fot. Anderson*)

LUCERA - PARTICOLARE DEL CASTELLO. LA TORRE DEL LEONE (1233).

manoscritti oggi conservati nella « Comunale » di Lucera. « Una forte rocca » è definito dal Corrado il Castello; « fatta in forma quadra con un gran voltone per ogni quadro, da collocarvi 500 cavalli o poco meno, con sito da conservarvi le vettovaglie e le solda-

(*fot. Anderson*)
LUCERA - IL CASTELLO. PARTICOLARE. LA TORRE DELLA LEONESSA (1233).

tesche insieme, sotto lo stesso voltone. Sopra questo voltone si gira una loggia ben larga, con suoi parapetti al di fuori, e con quattro torri minori per la guardia e per le sentinelle, che vi stavano di presidio; ed in mezzo a questi voltoni si erige un gran torrione quadrato, intorno al quale stavano tre stanze ben grandi per facciata, ed una per ogni angolo, che facevano il numero di sedici, componenti uno appartamento nobilissimo; ed un altro simile di altrettante stanze, stava collocato di sopra, che facevano un numero di 32 stanze regali, senza le altre comodità che vi erano; e sotto e sopra questi, due appartamenti; ai quali si saliva per una scala a lumaca da salirvi un uomo solo, che dava l'ingresso dal fondo, a fianco del quartiere della *Cavalleria*, che fino ad hoggi dim... l'antica magnif... za ».

Al tempo del C... rado, il Castello vale a dire quel ... re chiamato da ... li « *Cavalleria* » — ... ra in gran parte ... piedi, e lo sarebbe a... cora se nel 1790 ... fosse stato demol... da vandali contemp... ranei, i quali si serv... rono delle sue piet... per la costruzione d... nuovo Palazzo di Gi... stizia.

In quei ruderi c... chi crede di riconosc... re il « palatium » ... Federico II e di Ma... fredi. Altri parla a... dirittura d'una costru... zione romana (1).

Il vasto interno del... la Fortezza è ora vuo... to e deserto. Vi si no... tano soltanto le fon... damenta della Chiesa di S. Francesco, fatta costruire da Carlo I d'Angiò, non solo per la Corte ma anche per gli abitanti della Fortezza, e assai somiglianti, nella tecnica e nella struttura delle parti, alla Cattedrale e alla Chiesa francescana di Lucera. Nessuna traccia, invece, delle numerose case di abitazione occupate da quelle famiglie provenzali con le quali Carlo I tentò di colonizzare la Fortezza in contrapposizione alla Città saracena; nessuna traccia delle rimesse per la custodia delle macchine da guerra e dei laboratori per la fabbricazione di queste.

Esistono bensì a breve distanza dalla *Cavalleria*, gli avanzi della vastissima cisterna costruita nel 1279 da Stefano da Sorrento, e che attesta della vitale importanza che

(1) Recenti scavi han messo in luce, nell'interno del Castello, tratti di costruzione laterizia e tufacea che per la tecnica costruttiva ingenerano il dubbio si tratti di edifici romani assorbiti nella nuova fabbrica.

LUCERA - CASTELLO: LA TORRE QUADRATA. (*Ediz. Libr. Mandino, Lucera*)

aveva per la Fortezza la conservazione delle acque.

Questa è la Fortezza di Lucera quale oggi, dopo sette secoli dalla sua fondazione, ci appare. Nonostante le gravi ingiurie di cui le sono stati larghi il tempo e gli uomini, « qui pourrait — si chiede Andrea Maurel (1) — aborder d'un coeur sec ces ruines majestueuses? ».

L'incanto che si leva dal fiero recinto è così irresistibile per chi voglia e sappia intendere la bellezza di questi ruderi, da far dire allo stesso scrittore: « Lucera est de ces lieux sacrés qui par leur ruine materielle et morale, réclament une entière piété, celle que la poésie des âmes peut seule apporter ». Quell'incanto è suscitato, soprattutto, dal ricordo dell'eroico passato. Però che su questo colle ebbero soggiorno i Saraceni, trapiantativi, con veduta geniale, da Federico II dopo la soffocazione dei tumulti di Sicilia, e « rapidamente guadagnati alla sua personale fedeltà con l'ostentato adattamento ai loro usi e alle loro credenze ». Furono essi i fidi pretoriani dell'Imperatore e a lui si mantennero ferreamente devoti nella gigantesca lotta con la Chiesa, che li considerava, secondo la nota espressione di Mathieu Paris, *comme une épine dans l'oeil*. E formarono — isola islamitica in mare cristiano — una delle più celebri colonie militari che la storia ricordi, non solo, ma anche un notevole centro di attività industriale: e mercè loro, « Lucera tornò all'ufficio per cui v'avevan piantata l'aquila i romani più che mille e cinquecento anni prima » (Egidi).

Fu su questo colle che Federico II — incurante dei moniti papali — consumò i suoi brevi e rari ozii in orientali mollezze; qui dove, oltre al *palatium* di cui s'è discorso, — costruzione di grande importanza, sorta, si disse (ma fu maligna invenzione di scrittori guelfi) su le rovine dell'antica Cattedrale di Lucera — oltre al *palatium* superbamente adorno di marmi e di bronzi fatti venire a posta da Napoli e da Grottaferrata, egli, Federico, teneva le sue donne e un fiorente allevamento di cammelli, di leopardi e di cavalli arabi, testimonianza vivente per i Saraceni, unitamente agli elefanti egizî e ai dromedarî del deserto, della patria lontana.

E fu su questo colle che Manfredi, vilmente abbandonato dai suoi baroni e perseguitato dalle forze papali, trovò asilo dopo l'ardita e perigliosa fuga da Acerra, tra quei Saraceni che, da lui protetti, furono a loro volta la cagione principale della sua grandezza ».

... « *e l'armi — gittarono acclamando i Saraceni — da le mura turrite, — e si prostrò*

(1) *Petites villes d'Italie*, III, p. 40.

LUCERA - IL CASTELLO DI FEDERICO II, E IL PROFONDO FOSSATO SUL LATO DELLA CITTÀ.

Marchisio, — e si schiuser le porte, — non per forza di màngani, ma vinte — dall'impeto del core ». Così il poeta Umberto Bozzini nel suo, a torto dimenticato, « Manfredi ».

Lucera divenne allora la roccaforte della dominazione sveva, e fu in Lucera e nel roggio suo Castello, imponente e dominatore, che si compiè un grande evento storico. Alludiamo all'omaggio dei rappresentanti del Comune di Siena, quivi ricevuti dal bello e biondo eroe di Svevia dopo la strage sanguinosa di Monteaperti, quella che « fece l'Arbia colorata in rosso » e che segnò il trionfo e il predominio della parte ghibellina di cui egli era stato acclamato capo.

Parve allora che anche presso di noi, come in Francia, potesse formarsi uno Stato unitario e nazionale, affatto indipendente dalla supremazia della Chiesa. Ma fu sogno fugace, perchè la caduta di Manfredi, seguíta qualche anno dopo nel piano di S. Marco presso Benevento, fece perdere all'Italia l'occasione di costituirsi a Regno indipendente. E l'assedio di Lucera del 1265 e lo sterminio miserando della colonia saracena, compiuto nel 1300 da Giovanni Pipino, maestro razionale della grande Curia, « consacrarono », per opera degli Angioini, le miserie dell'Italia meridionale strappata alle aspirazioni nazionali e gettata per secoli in un abisso di sventure » (Maurel).

***

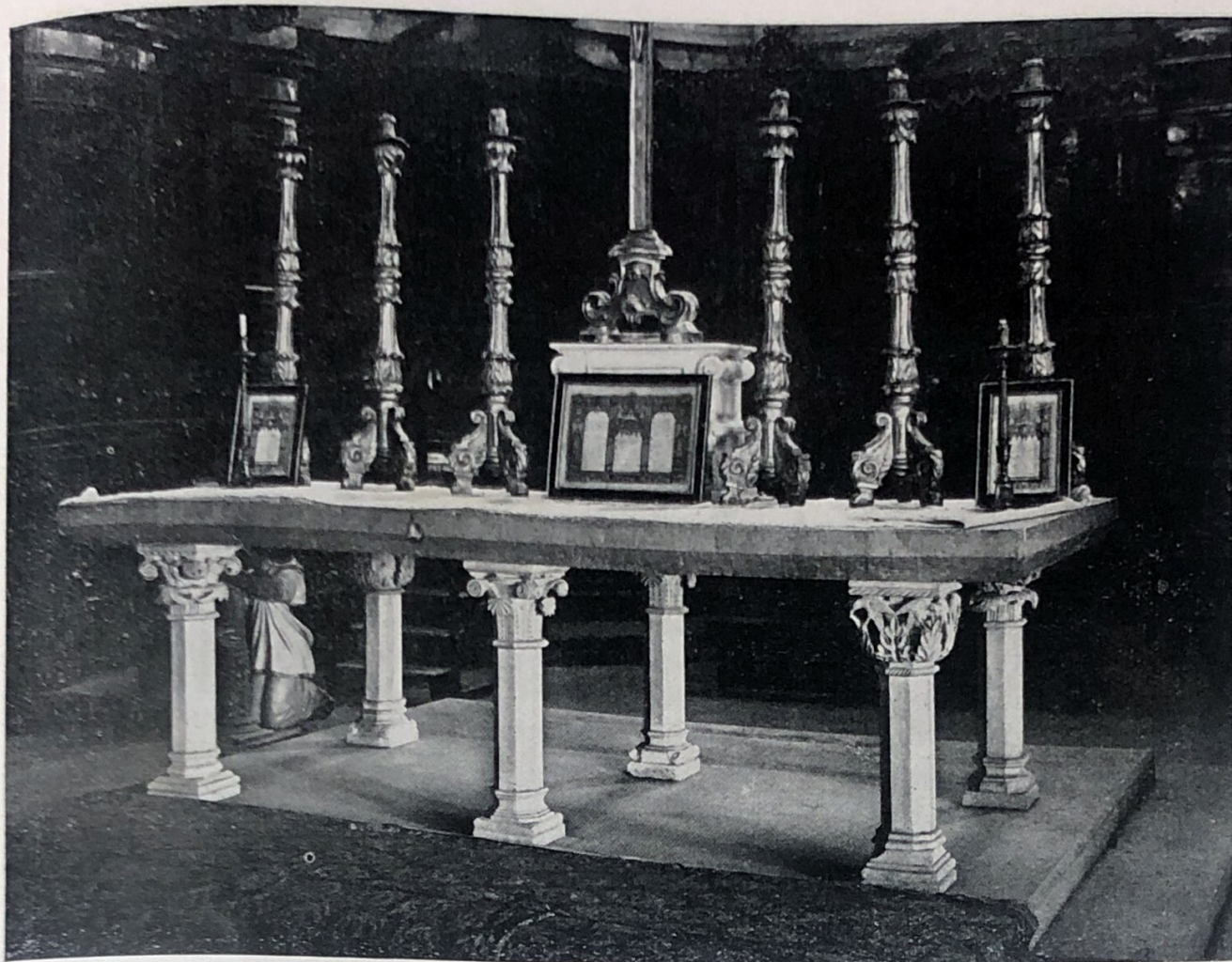
Ma torniamo alle vicende della Fortezza, l'importanza della quale fu così considerevole sotto Carlo I, che vi fece costruire nuove fortificazioni, e non solo riparò il lato della cinta che guarda Ferentino, ma completamente riedificò la fronte, dalla parte della città, e, a piedi della muraglia, fece scavare un profondo fossato (Pietro d'Angicourt, Riccardo da Foggia, Giovanni da Toul e Nicola da Costantinopoli sovrintesero a codeste costruzioni ed a quelle interne della Fortezza).

La ragione per la quale Carlo I volle sorgesse, al ripido termine del sistema di colline su cui s'aderge Lucera, l'ampio robusto fortilizio meritamente definito « uno dei più belli esempi di architettura militare del secolo XIII », fu dato dalla necessità di frenare il malcontento dei Saraceni per l'onerosa indennità di guerra loro imposta dopo la resa a discrezione del 1269; bisognava soffocare qualsiasi tentativo di riscossa. E a tale scopo nulla poteva servir meglio di una fortezza che dall'ultima e più alta e più scoscesa cima di quello sprone montuoso dominasse e controllasse la turbolenta città saracena e potesse contenere un numero d'armati tale da costituire un saldo baluardo pel dominio angioino non su Lucera solamente, ma su tutta la Capitanata.

Quindici anni (1270-1285) durarono i lavori di costruzione della Fortezza angioina, la quale non servì più a ricovero e caserma per i Saraceni, riuniti per forza nel 1275 da Carlo I nella città sguernita e aperta; ma, che servì, invece, in così sicura e meravigliosa posizione strategica, a tenerli a freno.

Ma dopo il 1300, passati i timori d'una riscossa dei Saraceni, essa decade. E nel periodo di quiete che segue alla pace di Caltabellotta, serve più che altro come granaio, come magazzino per roba di ogni genere di proprietà della Curia, come archivio dei libri della Camera reale. Ma sulla metà del secolo XIV, al tempo della guerra ungherese, riacquista il suo valore militare così da esser ritenuta inespugnabile. Matteo Villani (1) ci

---

(1) *Cronica*, t. 2, lib. 1, cap. 37 e 38.

(*fot. Anderson*)

LUCERA - CATTEDRALE. LA MENSA DI FEDERICO II, PROVENIENTE DAL CASTEL FIORENTINO.

dà un colorito quadro dell'assedio cui allora fu sottoposta Lucera da Luigi di Taranto in lotta con Luigi d'Ungheria. La città, dopo varî assalti, fu espugnata; non così la Fortezza « bene guarnita alla difesa », tale « da non potersi vincere per forza di battaglia ».

Un secolo più tardi il tempo inizia la sua lenta ma inesorata opera di distruzione. La Fortezza crolla in gran parte, come c'informano S. Antonino, Vescovo di Firenze, e Pietro Ranzano, Vescovo di Lucera, in seguito a un terremoto del 1456, ed è disertata dai suoi abitanti. Tuttavia assolve — poco dopo — assai bene al suo ufficio durante la guerra tra re Ferdinando di Aragona e il pretendente angioino, Giovanni duca di Calabria. Ma la qualità di fortezza non deve essere durata più a lungo, non essendoci state tramandate notizie di adattamento alle armi da fuoco; senza del quale, è evidente, la costruzione angioina non poteva non perdere d'importanza strategica. Verso il 1523 Leandro Alberti la trova in « gran parte rovinata, habitatione di pecore e d'altri animali ». Nella seconda metà del Cinquecento alcuni dotti (Aldo Manuzio, Il cieco da Forlì), sulle orme del Ranzano, autore del « *De laudibus Luceriae* » e dell'Alberti, portano la loro attenzione sulle rovine della Fortezza, specie sulle iscrizioni antiche murate; ma codesto interessamento umanistico, non venuto, in vero, mai meno nel corso dei secoli, non riuscì a salvare la miranda mole dal saccheggio e dalla distruzione, saccheggio e distruzione deplorati vivacemente dal già ricordato Corrado che, in una memoria diretta al vicerè Medina Coeli denunciò e censurò, in nome del decoro della patria, la deliberazione presa dal Magistrato e Reggimento della città il 15 novembre 1699, con l'accordo del Preside della Provincia di Lucera e Contado del Molise e che non ebbe poi seguito: la deliberazione, cioè, di erigere un chiostro Camaldolese entro la Fortezza medesima.

Lo scempio continuò ininterrotto nel '700. Se al Corrado riuscì d'impedire la trasformazione della Fortezza in monastero, altri dotti invano si opposero al vandalismo dei

loro contemporanei, che delle pietre, e persino delle iscrizioni del Castello, si valsero per la costruzione del chiostro dei Cappuccini e di quello dei Carmelitani, per tacere della costruzione di private abitazioni! Alla fine del '700 si ricorse finanche alle mine per demolire la « Cavalleria » che ancora rimaneva in piedi: il che sollevò viva indignazione nei circoli intellettuali.

Nell'Ottocento altre devastazioni e altre manomissioni, deplorate, per tacer d'altri, dal Keppel Craven, dal Gregorovius, dal Lenormant e da Janet Ross.

Nel 1871, finalmente, il Governo di Giovanni Lanza dichiarò la Fortezza di Lucera monumento nazionale; nondimeno è solo da pochi anni ch'è cessato il lacrimevole abbandono cui gli immemori della passata grandezza la condannarono nel corso di tre secoli, anticipando e accelerando la potenza devastatrice del tempo senza, per altro, riuscire a totalmente menomare l' austera pensosa bellezza della costruzione; solo da pochi anni, rivendicata la proprietà della Fortezza dalla benemerita Amministraz. straordinaria Cessari, non si ha più a lamentare quella *turpis antiquitatum patriarum socordia,* già dal Mommsen rimproverata agli Italiani.

E da tutti, non soltanto dagli indagatori delle memorie civili, si proclama e si reclama un più profondo culto per la sacra maestà di queste rovine.

A conforto di quanto ho detto qui sopra, posso aggiungere che appunto nello scorso inverno 1932 sono stati eseguiti notevoli lavori, in prevalenza di sterro, così nella Fortezza come nel Castello, a iniziativa dell'Amministrazione Podestarile, a cui pare sorrida la nobilissima ambizione di legar il proprio nome alla salvezza e alla cura gelosa del cospicuo patrimonio archeologico e artistico dell'antica capitale della Daunia e alla resurrezione d'insigni monumenti (è di ieri la scoperta, annunciata anche da questa rivista, d'un vasto anfiteatro del I secolo dell'Impero, a Nord-Est di Lucera moderna).

Gli scavi, cui accennavamo, son serviti a isolare due lati del tronco di piramide, posti a difesa del « palatium » imperiale e costituenti la base del maniero svevo; a metter in luce, nell'interno di questo, le fondamenta del « palatium »; a identificare, nel lato di Nord-Est del Castello, la porta di accesso al medesimo dall'esterno della Fortezza; a scoprir locali per la conservazione di cereali e fogne, quest'ultime non coeve al resto della costruzione; a isolare la pianta della cappella francescana (le cui fondamenta, per altro, erano già venute alla luce in precedenti scavi) e ad individuare il palazzo di residenza di Carlo I d'Angiò.

Assai importanti i ritrovamenti archeologici: epigrafi romane; frammenti di colonne e di architravi; brocche d'argilla di squisita fattura araba; monili e ninnoli graziosissimi; stoviglie angioine con bei disegni ornamentali; ampolle di vetro policromo, etc. Come pure va messo in rilievo il ritrovamento di manufatti litici e di cocci di stoviglie dall'impasto molto grossolano del periodo eneolitico ed eneo; donde ha ricevuto conferma la supposizione, affacciata da un chiaro studioso — il prof. Alfonso La Cava — che Lucera preistorica abbia avuto le sue origini e il suo sviluppo sullo sprone collinoso di Montalbano, ove, poi, sorse il Castello svevo.

Vaste opere di restauro — intese a ridare l'aspetto originario al lato orientale della Fortezza e l'evidenza ai piani divisori, a rifare la cinta merlata e la copertura alle due torri rotonde, a portare il grande fossato alla sua profondità normale, etc. saranno prossimamente iniziate per il fermo volere del Governo Fascista che all'uopo ha stanziato una somma rilevante, e varranno, senza dubbio, ad accrescere la irresistibile suggestione di questo gigante.

GIAMBATTISTA GIFUNI.

UN SANTUARIO DI ALTRI TEMPI IN VAL VENOSTA

UNA delle più ampie e apriche vallate del nostro Alto Adige è certamente quella che da Merano, salendo dolcemente verso il passo di Resia, conduce in Austria e nella Svizzera e che, dagli antichissimi popoli che nella preistoria l'abitarono — i *Venostes* di Plinio — prese il nome di Venosta.

Interessantissima vallata, fiorita di paesi e di villaggi dal musicale nome ladino, cosparsa di chiesette e di antichi castelli turriti che da ogni altura si affacciano dominatori a riguardare.

La nera, antichissima chiesa di Naturno cogli strani affreschi di gusto irlandese; Castel Montani collegato alla storia delle nozze di Beatrice di Savoia; il castello di Suvendes col suggestivo richiamo dei suoi affreschi cavallereschi; la torre rotonda di Malles e la chiesa carolingia di S. Benedetto pure a Malles; il convento di Monte Santa Maria dagli antichi dipinti romanici, assieme allo scenario fantastico delle montagne, dànno un fascino speciale a questa dolce contrada, ove tanti popoli incrociarono la loro vita e la loro cultura e ove per tanti anni sopravvisse quell'elemento ladino che colorò di sè tutto l'ambiente e che soltanto nei più tardi secoli doveva cedere e scomparire.

Uno degli ultimi paeselli della vallata verso il confine politico della Svizzera è Làudes, storicamente appartenente alla vecchia diocesi di Coira: e anch'esso ha la sua vetusta caratteristica chiesetta, situata all'uscita del paese lungo la strada che conduce a Monastero, e di lì nei Grigioni.

Ora la chiesa è abbandonata e solitaria, ma dentro, nella parete dell'abside, vivono da secoli alcuni affreschi rappresentanti certi fatti e miracoli della vita di S. Leonardo, a cui appunto è dedicata la cappella.

Della chiesuola si ha ricordo per la prima volta solo nel 1314 (*capelle s. Leonhardi subtus villam Lautsch*), ma a un'epoca anteriore ci riporta la struttura della chiesa stessa, almeno nella sua parte originaria.

Anticamente essa fu un vero santuario, a cui nel giorno di S. Leonardo — il 6 di novembre — traevano in processione le genti dei paesi vicini, in modo speciale di Sluderno, portando varie offerte votive al Santo di cui si celebrava la solennità.

Iconograficamente interessanti sono gli affreschi di questa chiesa, anche perchè connessi al culto di un Santo a cui l'immaginazione e la devozione popolare tributarono una venerazione del tutto caratteristica, circondando la sua figura di attributi stranamente peculiari e gustosamente significativi.

⁂

Vediamoli, dunque, attraverso le figurazioni pittoriche.

L'affresco dell'abside comprende sei quadri, disposti simmetricamente ai due lati della finestra, sopra la quale appare la figura di S. Leonardo nell'atteggiamento in cui viene solitamente rappresentato, in piedi cioè, con un libro aperto fra le mani: atteggiamento che ritroviamo anche nella scena a sinistra in basso, nonchè, come vedremo, in una più antica statua di legno dell'altare maggiore.

L'ANTICA CHIESA DI S. LEONARDO A LAUDES (V. VENOSTA).

GLI AFFRESCHI DEL 1609 NELLA CHIESA DI LAUDES.

I sei quadri affrescati rappresentano alcune scene miracolose della vita di S. Leonardo, spiegate dalle scritte tedesche, in rima, che si trovano sotto ogni quadro.

Nella lunetta della finestra sono segnati l'anno 1609, a cui naturalmente risalirà l'affresco, e le sigle del pittore HIGMA (ove MA indica, secondo ogni probabilità la parola *Maler*, pittore), non meglio identificato.

Con quale criterio il pittore abbia scelto gli episodi secondo lui più salienti nella vita del Santo non è facile il determinare; ma senza dubbio egli dovette aver presente, oltre alla tradizione popolare, una delle numerose antiche vite di S. Leonardo. Ve ne sono infatti di quelle (di recente ripubblicate negli *Acta Santorum*) che concordano anche in molti particolari colle figurazioni di Làudes,

LA SCENA DEL MIRACOLO DEL POZZO.

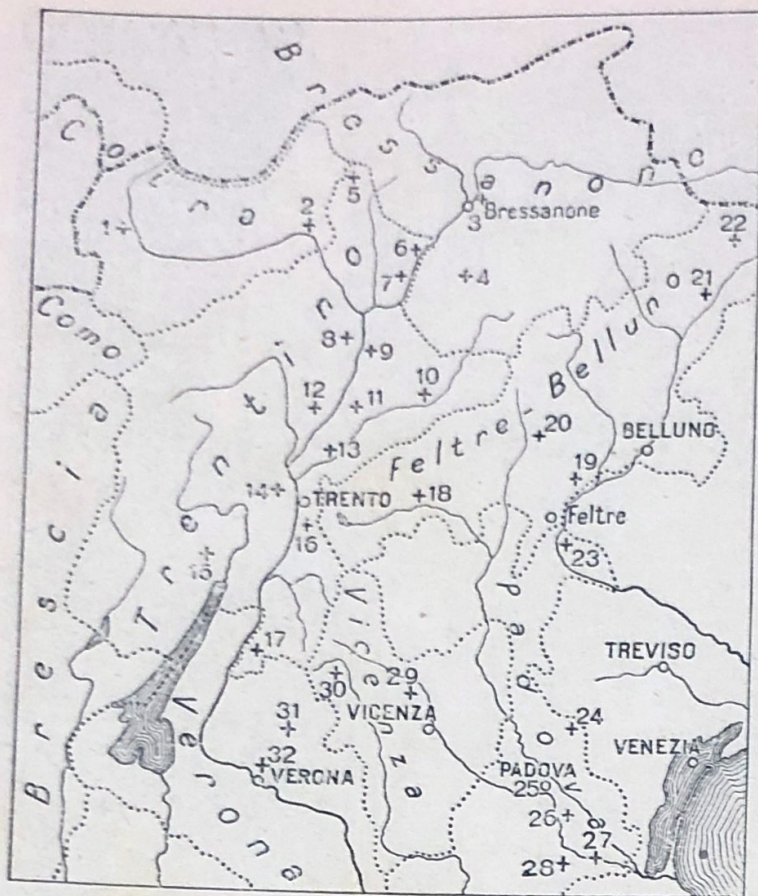
e che certo costituiscono una delle fonti dirette o indirette del nostro affrescatore.

Raccontano quelle vite che Leonardo nacque a Reims da nobilissima famiglia, al tempo del re franco Clodoveo I (481-511), che da pagano si era convertito al Cristianesimo per merito di quel S. Remigio vescovo di Reims, che fu poi anche maestro di lui. Il nostro Santo cresceva in bontà, beneficando i bisognosi del suo aiuto, impetrando in modo particolare dal re la liberazione dei poveri prigionieri.

Un bel giorno Leonardo partì dalla sua città natale — nella prima scena dell'affresco di Làudes, quella in alto a destra, si narra come egli partisse col fratello *Lisart*: e questa circostanza può essere interessante dal punto di vista delle fonti della nostra pittura, perchè in una sola delle vite del Santo si fà cenno del fratello — e si diede a peregrinare per la terra di Francia, operando ovunque beneficenze e miracoli, quando arrivò in una selva dell'Aquitania (*cui vocabulum est Pavum*) intricata di alberi e abitata da fiere dalle forme strane, nella quale il re dei Franchi aveva costruito un rifugio per i diporti della caccia.

Accadde dunque, continuano le storie — riflesse dagli affreschi di Làudes — che proprio nei giorni in cui S. Leonardo stava attraversando la selva, vi si trovasse anche la regina: che, prossima al parto, giaceva in pericolo di morte, senza che nessuno dei medici accorsi sapesse trovare un rimedio al suo male.

Grande pianto ne nacque nel seguito regale, e lamenti che salivano fino al cielo: li udì

L'ANCONA DI LÀUDES CON LA STATUA DI S. LEONARDO A LATO DELLA MADONNA.

CARTINA STORICA DELLA DIFFUSIONE DEL CULTO DI S. LEONARDO NELLA VALLATA DELL'ADIGE A SECONDA DELLE ANTICHE CIRCOSCRIZIONI DELLE DIOCESI.

I. Diocesi di Coira: 1) S. Leonardo a *Làudes*; 2) S. Leonardo a *Merano*; - II. Diocesi di *Bressanone*: 3) S. Leonardo a *San Leonardo*; 4) S. Leonardo a *Bulla*; - III. Diocesi di Trento: 5) S. Leonardo a *San Leonardo di Passiria*; 6) S. Leonardo a *Colma*; 7) S. Leonardo ad *Auna di Sopra*; 8) S. Leonardo a *Pianezza di Sotto*; 9) S. Leonardo a *Bronzolo*; 10) S. Leonardo a *Tésero*; 11) S. Leonardo a *Caoria*; 12) S. Leonardo a *Favogna di Sotto*; 13) S. Leonardo a *Lisignago*; 14) S. Leonardo a *Vigolo Baselga*; 15) S. Leonardo a *Pranzo*; 16) S. Leonardo a *Mattarello*; 17) S. Leonardo a *Vo Casaro*; - IV. Diocesi di Feltre-Belluno: 18) S. Leonardo a *Castelnuovo di Valsugana*; 19) S. Leonardo a *Cesiominore*; 20) S. Leonardo a *Primiero*; 21) S. Leonardo a *Grea*; 22) S. Leonardo a *Casamazzagno*; - V. Diocesi di Padova: 23) S. Leonardo a *Vas*; 24) S. Leonardo a *Borgoricco*; 25) S. Leonardo a *Padova*; 26) S. Leonardo a *Isola dell'Abbà*; 27) S. Leonardo a *Corezzola*; 28) S. Leonardo a *Pontecasale*; - VI. Diocesi di Vicenza: 28) S. Leonardo a *Ignago*; 30) S. Leonardo a *Fongara*; - VII. Diocesi di Verona: 31) S. Mauro a *San Mauro di Saline*, dedicata a S. Leonardo; 32) S. Leonardo a *Valdoneghe*.

S. Leonardo che, accorso, fu condotto alla presenza del re e supplicato di salvare la regina morente. E il Santo compì il miracolo, rifiutando in seguito le coppe d'oro e d'argento e i tesori tutti che il re voleva donargli, per accettare invece un tratto della selva e costruirvi un convento.

In tal modo nel mezzo della foresta sorse il monastero — esso è poi quello famoso di Noblac — che S. Leonardo volle dedicato a Maria Madre, ove il Santo si ritirò a vivere con altri religiosi, compiendo miracoli di ogni sorta di cui si sparse larghissima fama.

Uno di questi ci interessa perchè ritorna nelle figurazioni di Làudes. Mancando l'acqua vicino al convento, per far cosa grata ai suoi monaci S. Leonardo fece costruire lì accanto una specie di pozzo asciutto, ove limpide e fresche acque scaturirono miracolosamente dall'arido suolo.

In quel monastero, in letizia e santità vissero poi Leonardo e i suoi confratelli, fino alla fine della loro vita, che fu umile e miracolosa e feconda di opere buone: perchè in poco tempo per tutto il suolo di Francia e oltre, si era sparsa la fama di Leonardo e di quel suo convento solitario, al quale traevano ammalati e poveri per ricevere aiuto e conforto nelle loro sciagure.

Nel suo convento il 6 di novembre dell'anno 559 Leonardo finiva la vita santa e operosa: *et eius anima recepta est in caelum ab angelis*.

***

Questi fatti troviamo gustosamente raffigurati anche nei sei quadri di Làudes: ma può essere interessante fermarsi alla scena rappresentata in fondo a sinistra, ove, nella intenzione del pittore, figurano la chiesa e il monastero che S. Leonardo aveva costruiti nella selva donatagli dal re. Vi si vede nello sfondo anche il miracolo dell'acqua che sgorga dal terreno, e in primo piano i pellegrini che in gruppo si recano al santuario (fig. a pag. 936).

Dal punto di vista iconografico è specialmente degna di nota la chiesetta stessa, quale appare qui affrescata, perchè costituisce uno degli esempi più antichi e notevoli che ci restino per studiare le varie manifestazioni del culto di S. Leonardo: infatti essa ci dà modo di vedere raffigurati nel loro insieme e — ciò che più ci interessa — « in funzione » quel complesso di ex-voto di S. Leonardo taumaturgo, quali poi possiamo conoscere soltanto dalla tradizione del culto o da singole sue

LA CHIESA DI VIGOLO BASELGA LEGATA DA CATENA DI FERRO.

manifestazioni isolate in località sparse.

Prima però di esaminare partitamente il significato e il valore, sarà utile — sulla scorta della recente opera di R. Andrée — risalire alle origini del culto stesso e far osservare che questo, partendo dalla Francia, ove effettivamente era sorto, arrivò nell'Italia settentrionale non direttamente, ma soltanto dopo essere passato attraverso l'importantissima rielaborazione e i notevolissimi mutamenti introdottivi dai popoli di razza tedesca.

Nella sua patria di origine S. Leonardo era venerato essenzialmente sotto i due aspetti che abbiamo trovati riflessi già nella vita del Santo: come liberatore cioè dei prigionieri e come patrono delle partorienti.

Ma in terra di Francia il culto di S. Leonardo non era destinato ad avere grande importanza; fu soltanto — come si diceva — dopo la sua importazione in terra tedesca per opera dei monaci Cistercensi che esso ebbe un particolare rilievo. Infatti cresce ora l'importanza del Santo quale patrono dei prigionieri; e alle sue virtù magiche se ne aggiungono altre destinate ad avere particolare fortuna e valore, quelle cioè di medico celeste, come risanatore degli uomini e degli animali e, in seguito, quella di protettore dei viandanti e dei carrettieri.

Dai territori tedeschi attraverso il Brennero scese anche in Italia il culto di S. Leonardo, diminuendo però di intensità e di efficacia dal nord verso sud.

Una delle manifestazioni di culto che più attecchirono anche in suolo italiano fu quella, del tutto caratteristica, per cui alcune chiese del Santo si presentano recinte da una grossa catena di ferro. Tale usanza, infatti, che come centro di espansione sembra avere i territori a sud della Baviera, arriva verso mezzogiorno fino nel Trentino meridionale: a Pranzo nel Rivano l'antica chiesa di S. Leonardo è appunto circondata da una catena di ferro, e un'analoga usanza ritroviamo nella rimodernata chiesa di Vigolo Baselga, presso Trento.

Risalendo verso settentrione veniamo a contatto con simili chiese altoatesine, dedicate a S. Leonardo: a Favogna di sotto (sull'antichissima via di comunicazione fra la Val d'Adige e la Val di Non); a Pianezza di Sotto (presso Caldaro, sulla via della Méndola) —

FIGURINE DI FERRO OFFERTE A S. LEONARDO.

delle catene che la circondavano e che furono vendute nel 1780 non rimane che un pezzo —; ad Auna di sopra (lungo la strada di transito fra il Sarentino e la Valle dell'Isarco), a Colma (sulla strada del Renón) — le catene sono ora perdute —; a S. Leonardo presso Bressanone, ove attorno alla chiesa corre una catena che in alcuni punti è perfino doppia.

Nella Venosta, invece, non si hanno notizie di chiese analoghe. Lo stesso affresco di Làudes, nell'intenzione del pittore non credo debba rappresentare — come si vide — la chiesa del luogo. L'origine di tali catene di ferro è assai discussa. Alcuni propendono a credere che esse siano state formate col ferro delle diverse offerte votive metalliche divenute inservibili: ipotesi questa che forse potrà valere per singoli casi isolati, ma che non sembra suffragata che da leggende di dubbia credibilità.

FIGURINA DI CAVALIERE EX VOTO A S. LEONARDO.

Il significato invece della catena stessa appare certamente più chiaro, per lo meno nel suo valore generale: quando si ripensi al rapporto che intercede fra tale manifestazione e l'attività di S. Leonardo come liberatore e protettore dei prigionieri.

In dipendenza della stessa prerogativa del Santo — che è certo una delle più antiche di tutto il culto — sappiamo che davanti ai suoi altari e nelle sue chiese venivano portate come ex-voto, piccole catene, ceppi, lucch-ti e cerchioni di ferro. Non è necessario correre alle leggende sorte già in suolo fran-cese per spiegare queste manifestazioni: è facile capire come si tratti di offerte votive por-tate da prigionieri che al Santo avevano volta la loro preghiera e che erano poi stati liberati dal carcere.

Ricchissima è l'iconografia leonardiana in questo senso e del tutto peculiare, quale ritorna nei numerosi simulacri del Santo — specialmente nei più antichi — sia che Leonardo venga rappresentato in atto di liberare prigionieri (affresco di Làudes, scena fondo a destra), sia che le sue statue lo raffigurino colle braccia cariche di catene (antica statua di legno dell' altare maggiore di Làudes), oppure decorato da altri suoi attributi — ferri da cavallo, cerchioni, ecc. — o ancora assieme a prigionieri inginocchiati davanti a lui in atteggiamento di supplica.

Il nostro affresco ci offre, come si diceva, un esempio del tutto caratteristico e « in azione» di queste usanze, negli oggetti che sono dipinti come appesi alle pareti della chiesa: vi ritroviamo numerose le catene e i ceppi e i lucchetti offerti come doni votivi al Santo protettore dei carcerati.

Le catene minori e specialmente i

FIGURINE DI FERRO OFFERTE A S. LEONARDO.

FIGURINE DI BUOI DEDICATE A S. LEONARDO.

cerchioni di ferro — anche di questi ne vediamo uno rappresentato fra gli ex-voto dell'affresco laudese — avevano però molte volte un significato simbolico, rappresentando il dono di persone ammalate che, in seguito all'invocata ed ottenuta guarigione, si erano votate idealmente alla prigionia del Santo miracoloso, portanto però realmente attorno al corpo, come segnale e come penitenza, quei cerchi e quelle catene. Leggende e tradizioni franco-tedesche sono assai esplicite in questo senso: si ricordano anzi i nomi dei maggiori miracolati e si specifica perfino il tempo che durò la simbolica e materiale prigionia.

Nella chiesa di San Mauro di Saline, uno dei XIII Comuni Veronesi che notoriamente formarono in tempi passati una delle oasi tedesche delle Venezie, si trovano alcuni di tali cerchioni di ferro — unico esempio forse di tale usanza in suolo italiano — coi quali i pellegrini sono soliti ancora cingersi chi le braccia, chi la testa, chi le gambe, per ottenere il risanamento.

Quest'uso è in grado anche di mostrarci quello che evidentemente deve essere stato il punto di trapasso e il processo evolutivo nella storia del culto di S. Leonardo dalla protezione dei prigionieri al risanamento di persone.

Come medico celeste fu dunque venerato lungo tempo San Leonardo: e a lui i pellegrini portavano quali ex-voto — non differentemente in sostanza da quanto con altri Santi si usa fare tuttora — in riconoscenza della impetrata guarigione, riproduzioni in cera o in legno o in ferro di gambe, di mani, di cuori, di altre parti del corpo umano. Lo stesso valore aveva l'offerta delle stampelle o di altri apparati ortopedici divenuti inutili in seguito alla guarigione.

PRIGIONIERO IN CEPPI.

Ritornano questi ex-voto nell' affresco di Làudes: vi vediamo infatti alcune stampelle, tre gambe, tre mani, addirittura una testa.

Del tutto peculiari sono invece le due figurine umane che fanno parte degli ex-voto, assieme ai quali esse figurano appese. Del tutto peculiari, dicevo, perchè — a differenza di altre offerte che ritroviamo anche presso altri santi, — l'uso di dedicare quali doni votivi figurine umane in ferro sembra essere una delle manifestazioni specifiche del culto di S. Leonardo; anzi, per essere più precisi, del culto di S. Leonardo in quanto esso è irradiato da terra tedesca.

Si tratta in generale di statuette ferree (di solito di ferro battuto) di altezza variante dai quindici ai trenta centimetri e rappresentanti rozzamente figurine di uomini o di donna, per lo più in atteggiamento di preghiera, in piedi o anche inginocchiati. Più tardi, parallelamente a queste, troveremo dedicate al Santo anche analoghe figurine ferree di animali, per lo più buoi e cavalli.

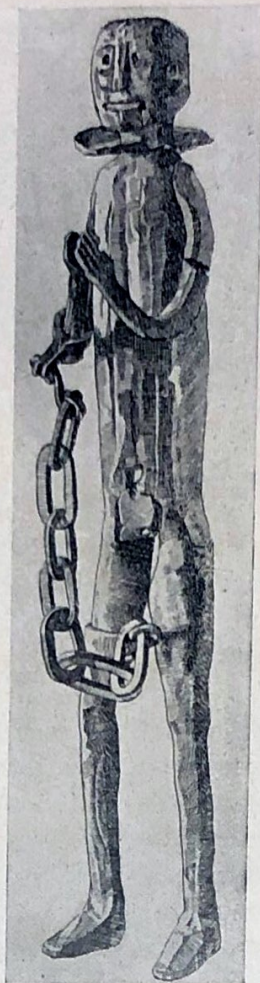
Si tratta sempre, naturalmente, di ex-voto devoluti a San Leonardo in ringraziamento di qualche guarigione.

Però, come osservavo, tale usanza presenta un'area di dif-

fusione piuttosto limitata: si irradia da un centro che molto probabilmente è la Baviera e verso mezzogiorno non arriva ad affermarsi al di qua di una linea di confine data dalla Stiria, dalla Carinzia, dall'Alto Adige.

Vi sono santuari tedeschi in cui a centinaia si conservano ancora tali statuine (quasi esclusivamente però di animali), altre sono raccolte nei vari musei tedeschi — specialmente al Museo Nazionale di Monaco e al Tiroler Volkskunstmuseum di Innsbruck — ma al di qua del Brennero se ne conoscono invece poche e la loro provenienza è incerta.

Specialmente interessante nelle collezioni enipontane è una statuina di un uomo seduto — di certo rappresentante un prigioniero — colle mani e coi piedi legati da ceppi e con un cerchione attorno al collo, analoga a un'altra figurina di uomo, in piedi questa volta, pure con mani e gambe incatenate, proveniente dalla Baviera Inferiore.

Nonostante il loro aspetto arcaico non si deve però credere che tali oggetti siano molto antichi: alle ipotesi romantiche di chi cerca assegnare loro remotissime origini, si oppone senz'altro il fatto decisivo che tali figurine si riferiscono al culto di S. Leonardo, dopo che esso fu introdotto in terra tedesca. Non possiamo risalire dunque oltre la fine del sec. XI.

FIGURINA DI PRIGIONIERO.

Ma invano si cercherebbero adesso davanti agli altari di S. Leonardo esempi di tali statuette nelle nostre chiese: troppe andarono perdute nelle vicende dei tempi; troppe hanno cessato di restare oranti presso al Santo negli angoli silenziosi e oscuri, per essere relegate nelle fredde vetrine dei musei e delle raccolte etnografiche. Tutte sono silenziose. E questa sembra essere la sorte anche degli altri ex-voto.

Nella solitaria chiesetta di Làudes, S. Leonardo attende invano che le anime semplici dei fedeli portino a lui — come una volta — le loro offerte, attorno a quelle dipinte che il tempo gli va sbiadendo d'intorno.

BERENGARIO GEROLA.

BENGASI - LA CITTÀ VEDUTA DAL PORTO. *(fot. V. Dinami, Bengasi)*

GLI INSEGNAMENTI DI UN VIAGGIO COLONIALE

COL TOURING ALL'OASI DI CUFRA

In pieno deserto, a circa 650 chilometri dalla carrozzabile più vicina, i Soci del Touring Club Italiano partecipanti alla gita a Cufra, si sono visti imbandire a pranzo dei polpi freschi. Può anche darsi che quel piatto non corrispondesse alle aspirazioni gastronomiche di qualcuno dei commensali. Ma la presenza dei molluschi — ripetiamo freschissimi — tra il 25° e il 26° parallelo, nel Sahara cirenaico, acquista uno straordinario interesse come sintomo turistico: ciò vuol dire che oggi, grazie ai mirabili progressi realizzati dall'Italia fascista nella colonia, si possono godere raffinatezze culinarie anche nella plaga più arida e inospitale del mondo.

Attraversare il deserto come lo hanno attraversato in ottobre i Soci del Touring poteva essere, fino a qualche anno fa, immaginato solo come una divertente utopia. Il fantastico viaggio diretto con rara competenza dal col. Müller, capo-console militare del Touring si è svolto nel modo più naturale. Non che l'organizzazione non sia costata fatica e qualcos'altro; ma i gitanti, per così dire, non se ne sono accorti.

IL VICE-GOVERNATORE DELLA CIRENAICA S. E. IL GEN. GRAZIANI.

È stata, prima ancora che del deserto, la scoperta della Cirenaica. Pare perfino impossibile quante ridicole prevenzioni siano diffuse ancor oggi sul conto della Libia. Anche molti di coloro che ritengono opportuno conoscere *de visu* i nostri possedimenti africani, considerano un viaggio del genere come un dovere poco attraente, quasi come andare a trovare dei parenti poveri. Senza contare i fenomeni di grandiosa ignoranza geo-

(fot. F. Fantoni Modena)
NELLE GOLE DELL'UADI BACU SULLA STRADA BENGASI-TOCRA-BARCE.

grafica, frequenti anche in cosidette persone colte, capaci di credere che Tripoli e Bengasi distino tra di loro poco più di un tiro di schioppo.

Prima prevenzione: il clima. Moltissimi si immaginano, sbarcando sulla costa cirenaica, di entrare in un forno ardente che si tramuterà di notte in una ghiacciaia. Sono falsi luoghi comuni. L'impressione che hanno avuto i nostri gitanti (potrà essere scientificamente inesatta, ma è sincera) è che, specialmente sul Gebel, ci sia il clima caratteristico d'alta montagna. Lo sciatore che di giorno scivola a torso nudo sopra i ghiacciai non si meraviglia se di notte, nello stesso punto, dovrà coprirsi con maglie pesanti. Nulla di strano se qualcosa di simile si verifica in Cirenaica. Il sole scotta sì, ma possiamo garantire che in ottobre il tanto invocato casco coloniale è per lo meno superfluo; un berrettino bianco è più che sufficiente. E poi è un sole più franco, più puro, molto più onesto, si può dire, di quello che affoca d'estate le nostre città, opprimendo il respiro. Anche per il freddo notturno niente esagerazioni; non per recare oltraggio alla tanto lodata ventriera di lana, molti degli escursionisti vi hanno rinunziato e fino ad oggi non hanno accusato disturbi di sorta.

(fot. F. Fantoni Modena)
L'INGRESSO AD UNA CONCESSIONE ITALIANA A BARCE.

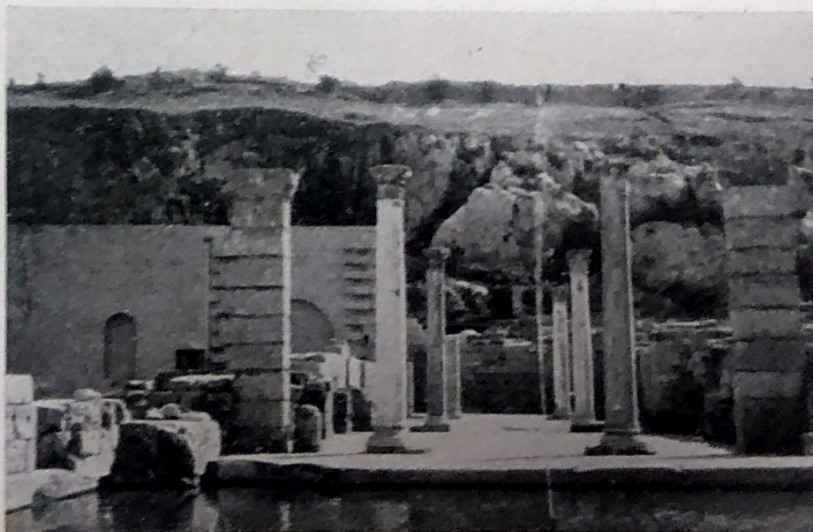
Seconda prevenzione: la mancanza di comodità. Ed è proprio sotto questo riguardo che i turisti hanno avuto le più grate sorprese.

Bisogna prima di tutto dire che la pacificazione della Cirenaica è così totalitaria e definitiva che è quasi ingenuo farne ancora un cenno particolare. Nessuna scorta armata all'autocolonna che ha attra-

IL NUOVO GRANDE ALBERGO A CIRENE. *(fot. V. Dinami, Bengasi)*

versato il deserto. I soldati ed i militi che guidavano le vetture avevano portato con sè, come vuole il regolamento, i rispettivi moschetti. Ma nelle bandoliere non c'era ombra di cartucce (non aggiungiamo che al posto dei caricatori si trovavano pacchetti di sigarette per non far prendere qualche giorno di consegna a quei bravissimi ragazzi).

Eliminato per sempre, con tenacia ed energia veramente fasciste, anche il ricordo dei ribelli, il vicegovernatore Generale Graziani ha realizzato veri miracoli per rendere bella, pulita, accogliente la Colonia pure negli angoli più fuori di mano. A Bengasi, a Barce e a Derna, gli escursionisti hanno dormito in alberghi assai più che decorosi; dovunque hanno trovato acqua corrente, hanno visto strade e case pulitissime, hanno incontrato indigeni rispettosissimi e servizievoli, per non ricordare la commovente ospitalità offerta dagli ufficiali del presidio di Cufra e dell'oasi di Gialo, nel centro del Sahara libico.

La stupefazione maggiore però si è avuta a Cirene dove, giunti di notte, i Soci del Touring si sono improvvisamente trovati nell'atrio di un albergo di grande stile, quale anche grandi città d'Italia non si sognano di avere. Basta la visione del salone d'ingresso, con l'altissima cupola e ricco di marmi, sontuoso ma di inappuntabile gusto, per dare l'idea di tutto il resto. Un grande albergo che si potrebbe definire « da milionari » se non vi potessero chiedere ospitalità anche persone che i milioni non li hanno. Qualche cosa come il cele-

SCAVI DI CIRENE - PISCINA ROMANA.

(*fot. dott A. Desio, Milano*)

IL LASTRICATO NATURALE DI AGEDABIA.

bre Albergo delle Rose di Rodi. Nessuno dei gitanti sospettava che in mezzo al Gebel esistesse una cosa simile.

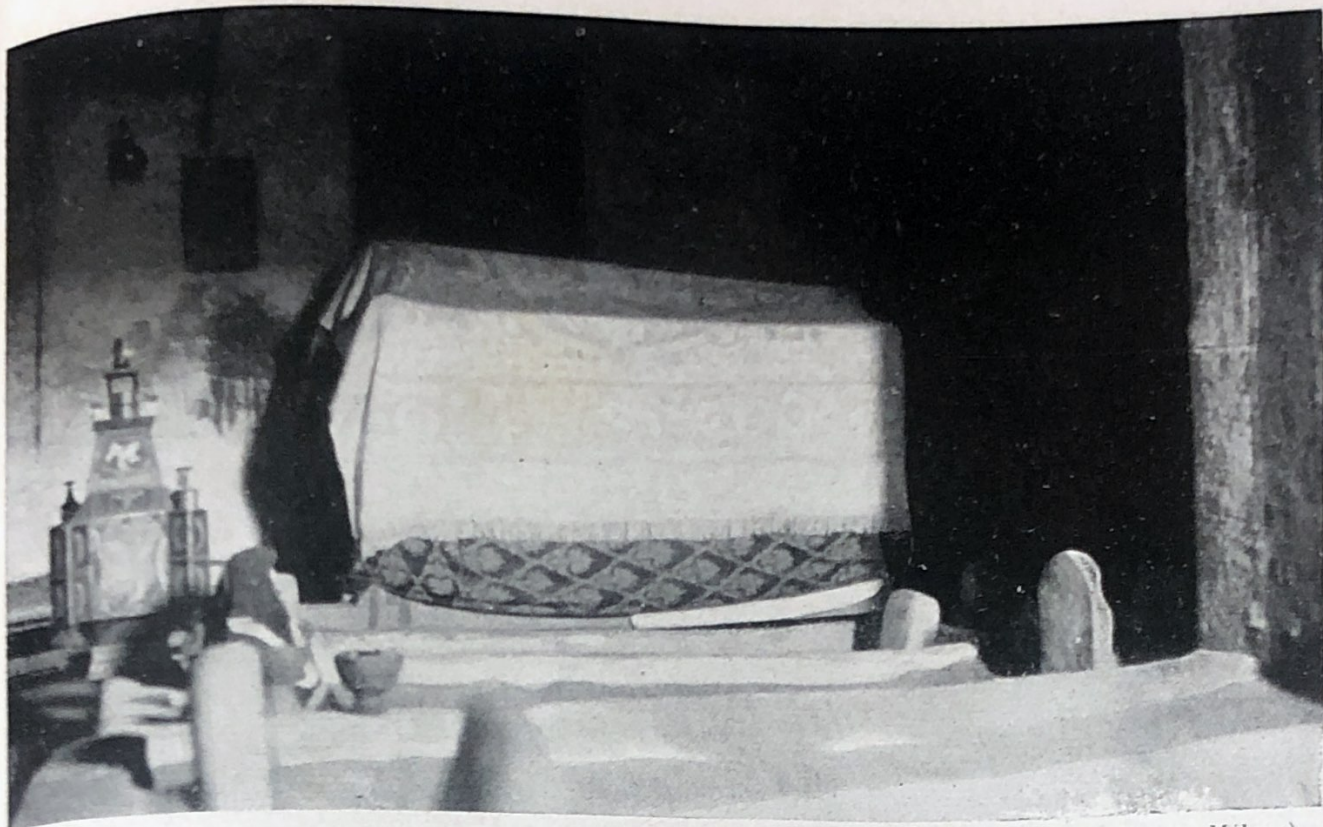
In quanto alla comodità delle comunicazioni, ricordiamo solo che da Bengasi a Derna da una parte e ad Agedabia dall'altra, corrono delle magnifiche strade asfaltate che vanno sempre più moltiplicandosi e che il Sahara è uno smisurato vialone naturale, fatto apposta per le alte velocità di automobili tipo sport, magari con turbo compressore.

Terza prevenzione: scarso interesse turistico della Colonia. Pregiudizio questo che denota una basilare e veramente scrupolosissima ignoranza di che cosa sia la Cirenaica.

Vi sono persone — poche, ma ci sono — le quali a sentir parlare di Bengasi pensano subito a qualcuno di quei villaggi indigeni conosciuti sullo schermo dei cinematografi, durante la proiezione di film di caccia grossa africana. Bengasi è una città decisamente bella, (questa Rivista ve ne parlerà nel fascicolo prossimo!) piena di verde e di verde circondata, pulitissima anche nelle stradicciole minori, con bei palazzi, bei caffè, ricchi e numerosi negozi, belle automobili, un magnifico teatro modernissimo e l'incantevole visione del mare. Molte cittadine italiane vi potrebbero imparare qualcosa. Nessuno dei fastidi riferiti dalla facile e vieta letteratura coloniale in serie. Sopra i letti sono disposte le zanzariere ma — sarà stato un caso — gli ospiti del Touring durante le due notti trascorse a Bengasi, non sono riusciti ad avvistare uno solo degli importuni insetti strombettanti, a difesa dei quali dovevano essere usate. Di mendicanti o venditori girovaghi che sogliono infestare i porti africani e orientali non è stato visto neppure un esemplare.

MUSEO DI CIRENE - MASCHERONE.

Parliamo un po' del Gebel, di fronte al quale molte rinomatissime vallate avrebbero da arrossire. Si gira per diecine di chilome-

(fot. dott A. Desio, Milano)

LA TOMBA DEL MAHDI A ET-TAG (CUFRA).

tri tra panorami completamente verdi. C'è il verde delle coltivazioni — le quali ripagano oggi i generosi e coraggiosi sforzi dei nostri agricoltori, validamente assistiti dal Governo — e c'è il verde dei boschi. Il paesaggio è identico a quello di certi alti pianori delle nostre Alpi; l'aria è ugualmente fresca e pura e il vento altrettanto vivificante. La famosa Uadi el Cuf, ambiente ideale per un film d'avventure, è di una bellezza superba; un vallone orrido e festoso ad un tempo, chiuso da precipitosi roccioni e invaso da una densa foresta. Le nostre Alpi offrono degli angoli simili, ma non molti. Dal fondo si innalzano elegantissime conifere di straordinaria statura che danno al quadro il tocco da maestro. L'Uadi el Cuf occuperà certo un posto eminente nell'almanacco del turismo internazionale quando sarà pronta la nuova strada attualmente in costruzione, tra Cirene e Barce, che vi passa proprio nel mezzo.

Non è qui il luogo per diffonderci su Derna perchè dovremmo impegnarci in una descrizione in piena regola con grande impiego dei colori più sgargianti e festosi. Diremo soltanto che un grande albergo balneare vi starebbe benissimo. Quando ci si affaccia al ciglione del Gebel sovrastante la città si ha la impressione gaia, serena e felice che danno certi cartelloni murali per la pubblicità di ce-

(fot. dott A. Desio, Milano)

IL LAGHETTO SALATO DI EL GIOF (CUFRA).

(fot. V. Dinami, Bengasi)

IL LAGHETTO DI EL GIOF (OASI DI CUFRA).

lebri spiagge, ideati da pittori molto ottimisti.

Ora bisogna fare la difesa turistica del deserto. Spesso si sente dire, da turisti reduci dalla Libia « ... e subito dopo comincia il deserto » con un'aria di commiserazione come se il deserto fosse poi una cosa da gettar via. A noi sembra che riguardo al Sahara si abbiano in genere idee alquanto retrograde. Fino a oltre la metà del secolo scorso — per fare un parallelo — i viaggiatori si dilungavano a descrivere le bellezze delle Alpi, ma a nessuno veniva in mente di tentare quelle vergini cime, tanto meno per le pareti più ardue; oggi invece migliaia di giovani trovano su quelle rupi ore di indimenticabile felicità. C'è stata dunque un'evoluzione nei concetti turistici, evoluzione che deve verificarsi presto o tardi anche per il nostro Sahara, finora trascuratissimo.

Vogliamo dire che il deserto ha una sua bellezza assoluta, potente e grandiosa, confrontabile soltanto con gli oceani e le grandi montagne; e che un'escursione per quelle desolate solitudini rappresenta una esperienza sportiva di incomparabile interesse e di straordinaria eleganza.

Uno sport da gran signori, almeno per ora: siamo d'accordo. Ma appunto per questo finirà per attirare quegli sportivi che disdegnano i divertimenti a buon mercato. Del resto, se le traversate del deserto prenderanno piede, non è assurdo immaginare un'organizzazione permanente di rifornimenti così da permettere anche agli automobilisti modesti di affrontare il Sahara con vetturette utilitarie.

C'è di buono, dal lato turistico, che il Sahara cirenaico, per quanto sicuro, non è addomesticato. È proprio il deserto integrale, senza un filo d'erba, con le carcasse dei cammelli morti di sete, il senso di infinita lontananza, i portentosi miraggi e quella sua vaga atmosfera di mistero.

Non abbiamo nessuna intenzione di celiare progettando per un non lontano futuro una magnifica attrezzatura alberghiera nella lussureggiante oasi di Cufra così da portare il Sahara cirenaico all'altezza di fama che hanno raggiunto — tanto per fare qualche esempio — la Via Appia, il Capo Nord, le Piramidi e le isole Hawaii.

Se non sbagliamo, ci par ora di udire la voce ironica del solito guastafeste: e il ghibli, l'avete dimenticato, il ghibli? Ecco la bestia nera che spaventa esageratamente molti aspiranti turisti coloniali. Sia intanto avvertito, a titolo di cronaca, che i nostri escursionisti non hanno avuto occasione di farne la cono-

(fot. F. Fantoni Modena)

LEPTIS MAGNA - SCAVI DEL FORO.

scenza. Alcuni di essi sono tornati anzi con questo solo rammarico: di non aver potuto esperimentare neppure per un minuto il famigerato vento del deserto.

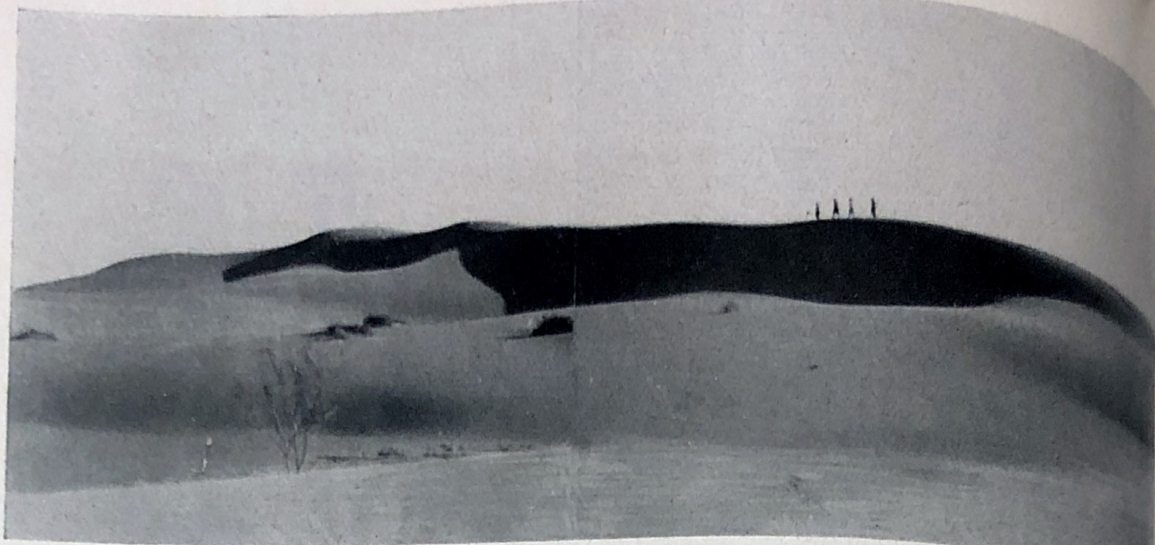
Voglio però dire per loro consolazione, che quand'anche ne avessero fatto la conoscenza, non ne avrebbero tratto quelle impressioni e quel senso di avventurosa incognita che essi se ne sarebbero attesi. Il ghibli infatti, è un vento che se porta calore con sè non porta affatto nè avventure, nè pericolo di malanni. È un vento secchissimo, salubre, onesto, che è ben diversamente sopportabile delle vampate di calore stagnante riverberate implacabilmente dalle ampie piazze pavimentate delle nostre maggiori città sotto il sole della canicola.

***

Abbiamo fin qui parlato degli insegnamenti dell'escursione in Cirenaica per esser questa la Colonia che per la prima volta, dopo la completa pacificazione, venne visitata da una Carovana del Touring. Ma anche la Tripolitania fu graditissima meta, nella stessa occasione, per una parte degli escursionisti recatisi da Bengasi a Tripoli in piroscafo.

Di questa Colonia verso la quale affluisce già una corrente turistica notevole e in continuo sviluppo, abbiamo già avuto occasione di occuparci particolarmente quando essa fu visitata da circa 200 Soci due anni or sono. Ma da quell'epoca, pur così vicina, quanti progressi non vi abbiamo rilevato, frutto dell'indefessa cura e dell'illuminato amore di S. E. il Maresciallo d'Italia, Badoglio! Tripoli, già deliziosa, pare completamente rinnovata: nuove strade, nuovi viali, fontane monumentali, piazze, palazzi grandiosi, negozi modernissimi, e poi verde, verde dovunque. Palmeti fitti e alti che sembrano sorti per incanto. Prima era la città che aveva conquistato l'oasi; ora sembra che le parti si siano invertite.

Le strade già bellissime, ma polverose sono oggi tutte asfaltate e consentono le più alte velocità alle auto che in meno di due ore portano all'altopiano del Garian o a Leptis Magna. L'uno e l'altra furono visitate dai nostri Soci. Il Garian pare irriconoscibile: a decine si contano le nuove costruzioni e se Tigrinna conserva le sue case trogloditiche alla curiosità dei turisti, a fianco di quei tuguri è sorto un nuovo paese che ospita già moltissime ed è destinato ad ospitare diverse altre centinaie di famiglie di coloni italiani. Scopo principale del nuovo centro sarà la col-

(fot. F. Fantoni Modena)

DUNE PRESSO IL MARE SULLA STRADA TRIPOLI-HOMS.

tura del tabacco che quella terra fecondissima può produrre nelle qualità più pregiate, le migliori di tipo orientale che fino ad oggi siamo costretti ad importare.

Se vi fosse ancora qualcuno che dubita della meravigliosa forza colonizzatrice dell'Italia, si ricrederebbe visitando il Garian e Tigrinna. Prima dell'arrivo delle famiglie coloniche, per ora soprattutto abruzzesi, il Governo ha provveduto a costruire per loro linde casette razionali nel mezzo del campo da coltivare, un grande edificio per la manifattura tabacchi, le scuole, l'ospedale, la chiesa, il teatro.

In altro campo, ricordiamo gli scavi, che alacremente continuati a Leptis Magna, portano alla luce ogni giorno nuovi tesori; vi lavorano con entusiasmo centurie di militi coloniali, e la loro presenza in quella città romana che sta per svelarsi all'ammirazione del mondo profondamente commuove.

Per concludere, questa escursione del Touring in Libia, se ha confermato i pregi già notati precedentemente nella Tripolitania, ha dimostrato anche come la Cirenaica abbia buoni e frequenti servizi marittimi, che la collegano con l'Italia e con Tripoli; come essa offra, nei principali centri, confortevoli alberghi (uno nuovo, grandioso, è attualmente in costruzione a Bengasi); ha rivelato per di più di avere caratteristiche eccellenti per clima, vegetazione, bellezze panoramiche; di offrire attrattive turistiche di generale interesse (per essere bene consigliati in materia, basta oggi rivolgersi all'Ente Turistico della Cirenaica, presieduto dal comm. ing. Fontana); mentre l'opera che da soli due anni (cioè da quando hanno potuto deporsi definitivamente le armi) è stata intrapresa per portare la Cirenaica al livello delle altre nostre Colonie si è dimostrata — senza esagerazione — prodigiosa.

Il Touring ha voluto che queste cose fossero rese note e tangibili ai turisti italiani perchè ciascun italiano sapesse con quanta facilità e con quanto frutto si possa visitare la Cirenaica. L'occasione più prossima e più favorevole l'offrirà l'apertura della Fiera di Tripoli del prossimo anno, che permetterà con una spesa modesta e nell'epoca più propizia, di visitare contemporaneamente le due Colonie e di assolvere il dovere che ogni Italiano dovrebbe profondamente sentire, come un imperativo categorico.

Chi non ha rinnovato l'abbonamento alle nostre Riviste, chi non ha versato la quota di associazione per il 1934

si affretti a mettersi in regola.

I Soci, oltre a risparmiare così sul prezzo di abbonamento, eviteranno al Touring costose spese d'incasso a mezzo di banche o di speciali incaricati in confronto dei morosi.

(fot. Alinari)

IL PALAZZO DEI CAVALIERI O DELLA CAROVANA (RICOSTRUZIONE DI G. VASARI)

UN GLORIOSO MONUMENTO E LA SUA SISTEMAZIONE

La piazza e la chiesa dei Cavalieri a Pisa

VIDI una volta dall'alto la piazza del Duomo e mi sembrò un astuccio di verde velluto, sempre aperto all'universale ammirazione, su cui posino tre gioielli, insigni opere di fede del nostro passato.

Oggi, partendo da un punto di vista prettamente psicologico, è facile accorgersi come questa sintesi ultima e più gloriosa dello stile pisano, come quest'apoteosi di arte magnifica svolga sulla città intiera un potente dominio spirituale con il ricordo giustamente orgoglioso dei grandi artisti che vi lavorarono, della antica grandezza della Repubblica pisana e delle sue meravigliose fortune, che tale costruzione consentirono; ma il fiorire di questa gentile civiltà trova splendida espressione pure altrove, nella piazza de' Cavalieri, non solamente per l'aspetto attuale, ma anche per quello che concerne la primitiva costruzione.

Non mancano persone le quali credono che quello fosse il primo centro della città; e documenti confermano che ivi, all'epoca della Repubblica, esistesse il *forum*. In una raccolta di antichi disegni che si conservano oggi nella Galleria degli Uffizi a Firenze, trovasi pure una pianta di Pisa dei primi del secolo XVI, disegnata da Giuliano da Sangallo, ove si possono notare le sette vie che un tempo conducevano in quella piazza, la quale, all'epoca del Comune, chiamavasi appunto *delle sette vie*.

Essa divenne poi famosa per la prigionia del conte Ugolino nella torre dei Gualandi, che ebbe il *titol della fame*, sul lato destro del palazzo dell'Orologio, costruito verso il 1600 sotto la direzione del Vasari per l'Ordine dei Cavalieri di S. Stefano. La celebre torre, che da lungo tempo pericolava, fu completamente abbattuta e di essa non rimane come avanzo che un muro interno. L'attuale

LA STATUA DI COSIMO I DE' MEDICI, OPERA DEL FRANCAVILLA, IN PIAZZA DEI CAVALIERI.

palazzo, che possiamo dire sorto sulle sue rovine, fu decorato di affreschi sulle facciate; ma oggi di tutta quella magnifica ornamentazione altro non restano che deboli tracce sulla facciata principale, sulla cui superficie possono ancora ammirarsi le divisioni dei grandi quadri ritmicamente adornati con festoni e cartelle, con tutto ciò che costituiva il patrimonio artistico ornamentale del XVII secolo.

La piazza, su cui si eseguiva l' accanito giuoco della Mazza-scudo, in seguito trasformatosi in Giuoco del Ponte, deve il bellissimo aspetto attuale ed il suo splendore a Cosimo I de' Medici, il quale stabilì di lasciare sorgere al posto dei vecchi edifici — che l'opera distruggitrice del tempo andava rovinando sempre più — i fabbricati per l'Ordine dei Cavalieri di S. Stefano, da lui stesso fondato e consacrato il 15 marzo 1562 con una solenne cerimonia nel Duomo, fra lo splendore delle alte uniformi cavalleresche e la gioia più sincera del popolo.

Quello dei Cavalieri di Santo Stefano, è un Ordine (1) dei più illustri e dei più valorosi, riconosciuto da Pio IV, a cui potevano appartenere nobili di qualunque paese; ma appare naturale che proprio qui, appoggiandosi a memorie ancora più antiche e su tradizioni di immensa grandezza non ancora sopita abbia attinto per anni ed anni, attraverso aspre e difficili lotte, l'energia vitale necessaria alle sue fortunate imprese contro la barbarie dei pirati ed in vantaggio della civiltà allora affermantesi con la navigazione e con i commerci; è naturale, dico, che appunto qui dove altri monumenti avevano veduto il sorgere ed il fiorire della Repubblica, i Cavalieri di S. Stefano erigessero la loro sede, militare e sacra, eleggessero il luogo dei loro convegni.

La piazza ha un carattere intimo e, un poco lontana dal frastuono del movimento cittadino, rassomiglia ad una grandiosa sala e possiede la solenne e silenziosa maestosità di un cortile principesco, ove siano ancora vivi e splendenti i trofei di una gloriosa famiglia. Lo sguardo dell'ammiratore trova qui il più puro frutto dell'arte secentesca ed egli sente salire nel suo animo quella trepida commozione che ispirano i monumenti di reale valore artistico.

Così, oltre al palazzo dell'Orologio già ricordato, possiamo contemplare nella Piazza il palazzo della Carovana (2) sede della Scuola Normale, la chiesa de' Cavalieri, il palazzo Provinciale e quello del Collegio Puteano, sede del Collegio Mussolini.

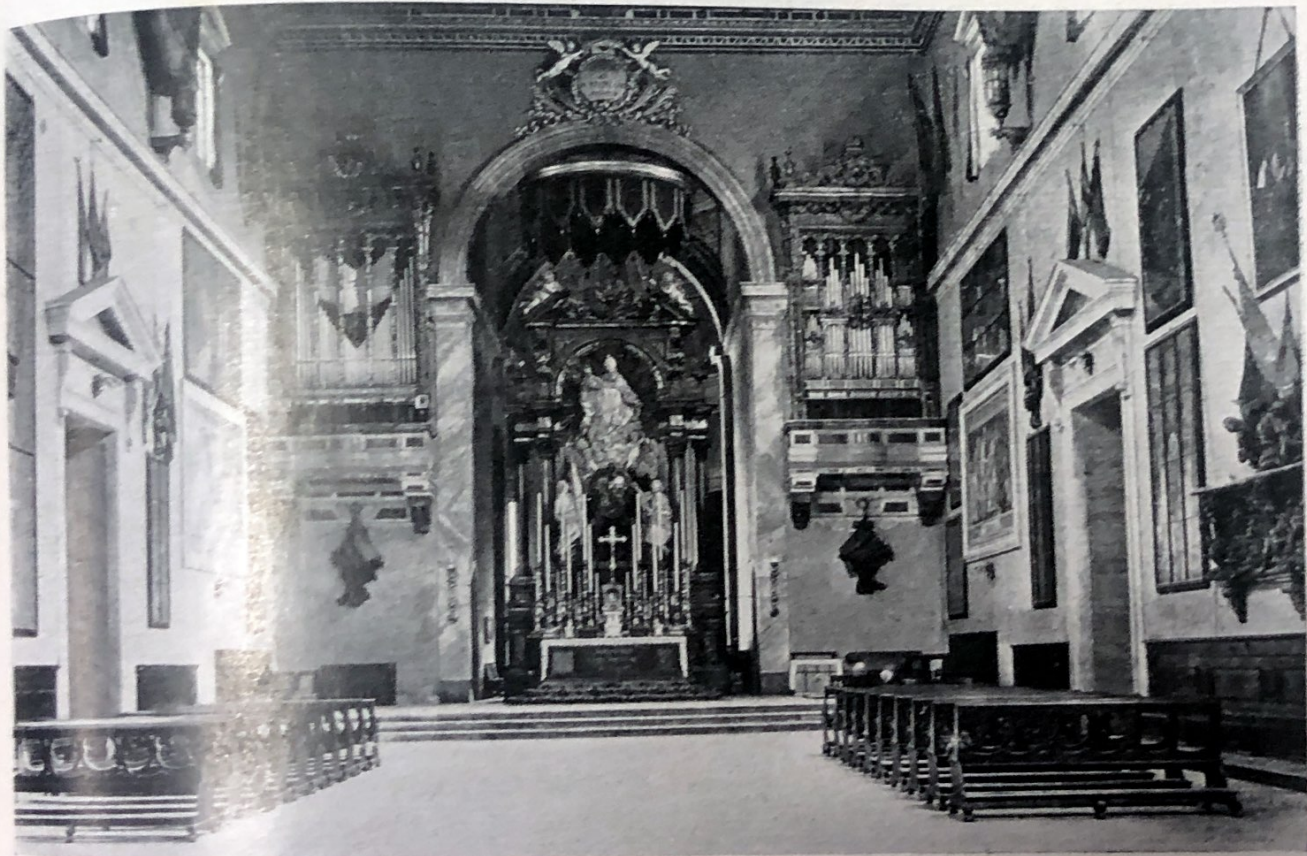
---

(1) L'insegna dell'Ordine, di cui tuttora abbiamo esempi nella Piazza dei Cavalieri, è analoga a quella di Malta; ma rossa, anzichè bianca.

(2) *Carovana* corrispondeva al corso d'istruzione che tutti i Cavalieri dovevano sostenere. Il nome deriva da una voce persiana equivalente a « viaggio o navigazione fatta in comitiva ».

(fot. Renato Burchi, Pisa)

LA CHIESA DI SANTO STEFANO, DI CUI SI COMPLETERÀ LA FACCIATA, PER RENDERLA PIÙ DEGNA DEL MONUMENTO.

(fot. Mario Orsolini, Pisa)

INTERNO DELLA CHIESA DEI CAVALIERI DI S. STEFANO.

Circondata dallo scenario che questi artistici monumenti splendidamente le formano in giro, ergesi la statua di marmo del Granduca Cosimo — *conditori et parenti suo gloriosissimo* — e, dinanzi ad essa, una fontana: opere che sono attribuite al Francavilla, su disegno del Giambologna.

Dove oggi sorge il palazzo della Carovana fu anticamente la Casa degli Anziani del popolo. Abbattuta forse insieme ad altri edifici vicini, Giorgio Vasari costruì l'odierno edificio e dette anche alcuni disegni dei graffiti, eseguiti poi da altri artisti. In gran parte rappresentano essi trofei di guerra, e raffigurazioni di virtù, collegate da una ornamentazione assai varia. Furono però sottoposti a restauri al principio del 1900, ed alcuni anche rifatti completamente, pur ricalcando la primitiva struttura, ad eccezione di quelli che trovansi sull'angolo sinistro dell'edificio e che sono i meglio conservati. La decorazione della facciata è costituita da sei busti di Granduchi e tre stemmi marmorei, due dei quali, situati alle cantonate, recavano un tempo delle dorature. Del busto di Cosimo II è autore Pietro Tacca.

PIAZZA DEI CAVALIERI - IL PALAZZO DEL C

Questa, la sede dei Cavalieri di S. Stefano, della cui fondazione parlano le iscrizioni sottostanti agli stemmi, i quali in numero considerevole trovansi pure nell'interno, sulle pareti di alcune stanze. La scala di marmo esterna venne posta, in luogo della primitiva di pietra ordinaria, nel 1819.

Un'iscrizione posta sopra al portone del palazzo della Provincia, *equestri Juridicundo*, sta a dimostrare che esso appartenne al Consiglio dell'Ordine de' Cavalieri, che ivi teneva le riunioni. L'aspetto con cui oggi ci appare — trasformazione secentesca — è opera del Francavilla. Ceduto ai Priori della città, venne poi rioccupato dal Consiglio dell'Ordine che ne tenne il possesso fino alla sua soppressione. Internamente è degno di ammirazione il soffitto in legno intagliato del salone destinato alle adunanze del Consiglio provinciale, opera del XVII sec., recante alcuni riquadri con tavole di Ventura Salimbeni, una delle quali, situata al centro e non certo in ottimo stato, raffigura il *trionfo di S. Stefano*. Ivi pure trovansi i modelli in legno delle statue per l'altar maggiore della Chiesa de' Cavalieri.

Ma veniamo ormai a dire qualcosa, sia pur brevemente, dello storico tempio (1).

Anche questa è opera insigne del Vasari, costruita nella seconda metà del 1500 sul luogo ove sorgeva l'antica chiesa di S. Sebastiano, ma lasciata incompiuta dall'artista aretino; la facciata fu eseguita alcuni anni dopo per ordine di Ferdinando I, come attesta una iscrizione sul fregio della cornice più bassa.

La pianta primitiva della Chiesa corrisponde soltanto alla navata centrale; le altre due laterali furono aggiunte dopo e, rimaste incompiute esternamente, vennero dapprima

(1) E' recente la notizia diffusa dalla stampa quotidiana che la Chiesa dei Cavalieri di Santo Stefano sarà dotata di una facciata degna del monumento nazionale. L'amministrazione per il Fondo del Culto ha stanziato all'uopo la somma di L. 150.000; le residue 50.000 lire necessarie per fare fronte all'esecuzione del progetto, non v'è dubbio che saranno sollecitamente raccolte fra gli ammiratori e le persone sollecite del decoro dell'insigne monumento pisano.

escluse dalla chiesa e destinate ad uso dei Cavalieri come spogliatoio. Più tardi fu stabilito di porle in comunicazione con la nave maggiore per mezzo di quattro portali al posto dei quali trovavansi prima degli altari.

Il valore storico del tempio è rappresentato dai trofei e dai cimelii, che attestano le gloriose conquiste fatte dai Cavalieri. Due

(*fot. Mario Orsolini, Pisa*)

...EANO (A SINISTRA) E PALAZZO DELL'OROLOGIO.

frammenti di scultura in legno ad alto rilievo, situati ai lati della porta principale, appartengono a qualche antica galea di parata dell'Ordine; in alto poi, sulle pareti della chiesa notansi numerose bandiere vittoriosamente strappate ai pirati turchi e barbareschi. Ai lati dell'altare maggiore sono due organi, uno dei quali famoso per la sua magnificenza e perfezione.

L'altare, davvero monumentale, fu costruito per ordine di Cosimo III con un lavoro di circa dieci anni. Di ricco porfido orientale, possiede ornamentazioni di bronzo ed un gruppo di statue di marmo lunese rappresentanti S. Stefano, eseguito nel 1700 dal Foggini. Una nicchia, a ciò destinata, raccoglie il busto di bronzo dorato di S. Lussorio, opera eseguita da Donatello per essere usata come reliquiario dai frati d'Ognissanti a Firenze.

Molto ammirato è il soffitto, di legno intagliato, diviso in riquadri grandi e piccoli, alternati con altre forme geometriche e recanti gli stemmi più illustri; soffitto che, pur decoratissimo come in molti altri esempi del genere, non risulta affatto pesante, nè affastellato nelle sue parti, ma dimostra invece un equilibrio piacevole, unito a ricchezza d'invenzione. Sulla linea di mezzo, questi grandi riquadri, in numero di sei, accolgono in una splendida cornice alcune pitture fatte su tavola; pitture che hanno quasi tutte attinenza ad imprese dell'Ordine; lateralmente a queste trovansi delle note esplicative. Così, muovendo dalla considerazione cronologica dei soggetti riprodotti, e partendo dall'altare maggiore, possiamo notare la « vestizione di Cosimo I con l'abito di Gran Maestro dell'Ordine », opera di Lodovico Cardi detto il Cigoli; il « ritorno al porto di Livorno delle navi dell' Ordine dalla battaglia di Lepanto », tavola composta da Jacopo Ligozzi; nel terzo e nel quarto quadro trovansi: « l'imbarco a Livorno di Maria de' Medici, figlia di Francesco I che si reca in Francia sposa ad Enrico IV » e « la conquista della Capitanata di Alessandria » compiuta dalle galee dell' Ordine sotto il comando dell'ammiraglio Inghirami. Ne sono rispettivamente autori Cristofano Allori e Jacopo d'Empoli, la cui opera si riscontra pure nel sesto quadro, che rappresenta, insieme al precedente, un soggetto analogo: « l'espugnazione di Bona e di Prevesa ». E trattando di pittura, passiamo in rassegna alcune altre tavole di considerevole valore poste sugli altari delle navi laterali.

Il Vasari s'impone con il *martirio di Santo Stefano*, opera eseguita nel 1571, piena di vigore drammatico, addirittura meravigliosa per l'intensa espressione di pietà che spira dal volto del Santo verso i persecutori.

Jacopo d'Empoli riappare come autore del dipinto (eseguito per l'Ospedale de' Convale-

(*fot. Mario Orsolini, Pisa*)

IL PALAZZO DELLA PROVINCIA IN PIAZZA DEI CAVALIERI, CHE APPARTENNE ANCH'ESSO ALL'ORDINE E COSTITUIVA LA SEDE DEL CONSIGLIO.

Bambino, piene di spontaneità nei diversi atteggiamenti, dotate di squisita sapienza anatomica, di elegante finezza, in modo particolare riscontrata nei volti degli angioletti che formano in alto una sorridente corona.

Il campanile della chiesa, elegante ed originale, adorno di marmi bianchi, fu costruito su disegni del Vasari.

***

Abbiamo così terminato il rapido giro dei

scenti di Firenze e donato a questa chiesa da Ferdinando III) raffigurante il *miracolo della moltiplicazione dei pani,* in cui il nostro sguardo è attratto dall'elemento paesistico — promontori lontani che scendono nell'azzurro del mare, trionfo di luce e di colore — magnifico sfondo alla scena animata nella quale possiamo ammirare alcune bellissime teste di donna, piene di grazia e di dolcezza, e i gesti di una grande folla, di cui sembra quasi udire il chiacchierio sommesso nella solenne attesa del miracolo.

Poi, sempre nella navata sinistra: *la natività di Gesù Cristo,* bella composizione dell'Allori, detto il Bronzino, con firma e data, del 1564, con stupende figure come quella del

monumenti che formano il superbo scenario della Piazza, e usciamo a goderne di nuovo la grazia, a mirarne la fusione delle parti in un assieme di squisita armonia.

E mentre ristiamo a seguire il corso dei pensieri ch'essa ha suscitato, mentre ci avviamo fuori della sua cintura di edifici e transitiamo per le vecchie strade, strette, e silenziose, per le piazze deserte, ove altri massicci ed austeri palazzi mostrano il vecchio volto della città, di essa ci appare sempre più vivo lo spirito; ed a poco a poco, come per magia, ne sentiamo intera la grandezza e la poesia, tutta percorsa da palpiti eroici e da squilli radiosi di arte.

C. MUSANTE.

(*fot. Mario Orsolini, Pisa*)

CHIESA DEI CAVALIERI - FRAMMENTO DECORATIVO DI ANTICA GALEA DI PARATA DELL'ORDINE. (SCULTURA IN LEGNO ATTRIBUITA A UN SANTUCCI, INTAGLIATORE PISANO).

(fot. L. Ragni, Parma)

IL TIPICO CARRO — COL SEDILE A CANESTRO (PROVVISTO DI MANTICE) PEL GUIDATORE — CHE VIENE USATO PER IL TRASPORTO ALL'URBE DEL CELEBRATO VINO « DELLI CASTELLI ».

“LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO„

Si sta per chiudere il primo anno della nostra bellissima consorella « *Le Vie d'Italia e del Mondo* ». Sorta tra unanimi consensi, salutata come pubblicazione opportuna e lungamente attesa, essa non tardò ad affermarsi anche per le sue qualità intrinseche, dal vivo interesse della materia alla chiara armonia della veste tipografica, e alla straordinaria ricchezza delle sue illustrazioni in nero e a colori.

Scorrere le sue pagine vuol dire compiere un viaggio ideale per le regioni più lontane, varcare i monti e i mari, conoscere costumi di genti strane, fenomeni naturali di una singolarità e grandiosità talora impressionanti, affacciarsi al mistero dei ghiacci artici o delle foreste equatoriali, seguire esploratori, scienziati, missionari, specialmente italiani, nelle loro imprese più audaci, rendersi conto delle diverse fasi della civiltà umana, dalle più primitive e bizzarre a quelle in cui più si rivela la sovrana potenza del genio. E una degna parte vi ha naturalmente Roma, la grande civilizzatrice.

La Rivista non si appaga di illustrare il pittoresco del costume e del paesaggio, ma si interessa anche dei grandi problemi che tormentano oggi la vita dei popoli e ne stimolano le possenti energie; così, parlando dei varî Paesi, essa non manca di rilevarne le attività produttive, le condizioni dei traffici, la realtà o la possibilità dei loro rapporti con l'Italia, dandone una visione integrale, che viene ad essere grandemente facilitata dalle cartine e dai grafici che completano la illustrazione di ogni articolo.

Ma per dare una più immediata idea di ciò che la Rivista offre ai suoi lettori, crediamo opportuno di indicare alcuni dei principali argomenti trattati nei dodici fascicoli del corrente anno:

« Roma nel Mondo », « L'Ungheria », « La Transilvania », « La Scozia di Walter Scott », « Esplorazioni e cacce nell'Africa Orientale », « Il Canadà », « I vulcani delle Ande », « L'Isola di Ceylon », « Da Vienna allo Spielberg », « L'Egitto Moderno e la collaborazione italiana », « Naturalisti italiani nella Guyana Britannica », « Radio City », « Shanghai », « La Nuova Zelanda », « Le due Irlande », « Le cascate del Niagara », « La Manciuria », « Il Caucaso e le Alpi », « Esploratori italiani nel l'Himalaja », « La California », « Tra gli Indi del Chaco », « Asia Centrale Sovietica », « La prima traversata della Cordigliera Patagonica », « New York », « La pittura italiana a Monaco di Baviera », « Arte italiana al Louvre », « Pastori Còrsi », « Le oasi dei Mozabiti », « Il popolo afgano », « La Groenlandia », « Chicago e la sua esposizione mondiale », « Arte antica dell'America Latina », «Siberia», «Giappone», «Australia», «Eugenio di Savoia », « Portogallo », « Andalusia », « La Strada dei Genovesi, nell'Asia Anteriore », « Il Gimma Abba Gifar », « Pechino », « Il Golfo Persico », « Il Volga », « Grecia Moderna », « Rangoon », « La Crociera Aerea del Decennale », « L'Angola », « La Tasmania », « Costruttori italiani nel Siam », « Tre anni nel cuore dell'Africa », « Dal Plata all'Orinoco per via fluviale », « La vallata dell'Indo », « Capolavori della pittura italiana nel Museo del Prado », « Bayreuth, sacrario della musica wagneriana », « Tra l'Uebi e il Giuba », « Il Queensland », « L'Amazzoni, mare vivente ». Da questo elenco sono esclusi, tra l'altro, gli articoli della interessantissima serie « Gli Stati d'Europa dopo la Grande Guerra », in cui il lettore trova raccolti in breve spazio, e chiaramente esposti, dati e notizie sulle vicende dei Trattati e sulla situazione politica e amministrativa degli Stati odierni, che difficilmente potrebbe trovare altrove.

Come vedesi, un panorama che abbraccia tutti i continenti e i più svariati aspetti e problemi dei singoli Paesi.

Nel 1934 la Rivista continuerà in questo programma, facendo anzi tesoro della esperienza di questo primo periodo per il suo continuo perfezionamento. Vi sono in viaggio per il mondo, scrittori e studiosi che raccolgono notizie, dati, impressioni, fotografie, ecc. per arricchirne i suoi fascicoli: e se ne vedranno presto i degni risultati.

« *Le Vie d'Italia e del Mondo* » si pubblicano in bei fascicoli di 130 pagine di carta patinata pesante speciale, con oltre 100 illustrazioni in nero, tavole a colori e artistica copertina.

Abbonamento annuo: **L. 40,50** (*Estero*, **Lire 65,50**). Sono ammessi anche gli *abbonamenti semestrali* al prezzo di **L. 20,50** (Estero, **L. 33**). *Un numero di saggio*: **L. 4** *franco di porto*.

NUOVO MESSICO - AVANZI DELLA CIVILTÀ PREISTORICA DEI PELLIROSSE A RIDOSSO DI UNA IMMENSA FALDA ROCCIOSA NELLO SPETTACOLOSO CANON DI CHELLY
(*Saggio di illustrazione de* Le Vie d'Italia e del Mondo)

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Indagine statistica sulla produzione del materiale di propaganda turistica.

L'ENIT, d'intesa con il Commissariato per il Turismo ha stabilito di condurre un'indagine statistica, tendente ad accertare la misura e le caratteristiche di tutto il materiale di propaganda turistica (opuscoli, dépliants, periodici, carte, cartelli, ecc.) che viene edito dagli enti turistici periferici.

Allo scopo di condurre tale indagine con unicità di criteri, i Comitati Provinciali del Turismo, le Aziende Autonome e le Pro Loco sono stati invitati ad attenersi alle seguenti disposizioni:

1) Di ogni pubblicazione di propaganda turistica dovrà essere inviata all'ENIT una copia, accompagnandola con vari dati inerenti al carattere della pubblicazione, tiratura, ecc.

2) Trattandosi di una pubblicazione stampata in più lingue, ma in edizioni distinte, ciascuna edizione sarà considerata come pubblicazione a sè. Così pure ogni numero delle pubblicazioni periodiche. L'indagine ha inizio retroattivo, dal 1° gennaio 1933.

Manifesti di propaganda turistica e sportiva.

Con recente circolare l'on. Italo Bonardi, Reggente il Commissariato per il Turismo, ha comunicato ai Presidenti delle Aziende Autonome e a quelli dei Comitati Turistici Provinciali che l'esenzione delle tasse di bollo a favore di manifesti relativi a propaganda turistica o sportiva potrà essere accordata anche quando i manifesti contengano l'indicazione — sempre soltanto generica — di attrattive occasionali, manifestazioni, spettacoli, ecc., organizzati allo scopo di attivare il movimento turistico, a condizione che, oltre alla data, non vi sia contenuta alcuna indicazione particolare di tali trattenimenti o spettacoli, quali titoli di opere, di artisti, ecc., nè indicazioni di Enti o Imprese organizzatrici.

Tali aggiunte, essendo considerate di carattere reclamistico, renderebbero gli avvisi soggetti alle normali tasse di bollo.

Nuove pubblicazioni.

Fra le nuove pubblicazioni dell'ENIT, sono da segnalare le guidine illustrate delle seguenti località, città e regioni:

Assisi, (edizioni inglese, francese, tedesca); *Sardegna*, (edizioni inglese, francese, tedesca); *Palermo*, (edizioni inglese, francese, tedesca); *Roma*, (edizioni inglese, francese, tedesca); *Dolomiti*, (edizioni inglese, francese, tedesca); *San Gimignano e Volterra*, (edizioni inglese, francese, tedesca).

Inoltre: *Touring in Italy*. - Due edizioni in lingua inglese, ma in diversa veste editoriale (Testo del prof. Angelo Mariotti).

Carta dei Vini d'Italia. - (Edita in unione all'Istituto Italiano Esportazione: dipinta da Umberto Zimelli (edizioni inglese, francese, tedesca).

Feste tradizionali (edizioni inglese, francese, tedesca).

Commissione per la organizzazione degli studi di cultura turistica.

S. E. il Commissariato per il Turismo ha costituito una Commissione perchè esamini le modalità per la organizzazione dei corsi di cultura turistica, necessaria per la preparazione ed il perfezionamento del personale dei Comitati Provinciali del Turismo, delle Aziende Autonome di Cura, delle Agenzie di Viaggi ed Informazioni, dei Commissari di bordo, nonchè delle Guide e Corrieri.

La Commissione, composta da S. E. l'on. Pala, dall'on. Locurcio, dal Direttore Generale del Ministero dell'Educazione Nazionale, dal Direttore Generale dell'ENIT, prof. Mariotti, dal comm. Pinchetti, Presidente della Federazione Nazionale Alberghi e Turismo, dal gr. uff. Rebucci, dal gr. uff. Brambilla e dal comm. Silenzi si è riunita nella sede del Commissariato per il Turismo, e dopo aver acclamato a proprio Presidente l'on. Pala, ha iniziato i propri lavori.

Un numero speciale della Rivista dell'ENIT.

Per la fine d'anno sarà distribuito un numero speciale della Rivista mensile edita dall'ENIT, « Italie-Voyages », la quale viene pubblicata, oltre che in francese, anche in inglese e tedesco ed è inviata in migliaia e migliaia di esemplari in tutto il mondo.

Detto numero sarà redatto solo in lingua inglese, sarà dedicato esclusivamente alla stagione inverno-primavera e verrà inviato principalmente negli Stati Uniti d'America, in Giappone ed in Australia.

Vi hanno collaborato Francesco Pellati, Carlo Cecchelli, Gino Massano, Matteo Incagliati ed altri autori.

Oltre l'indicazione di informazioni utili ai turisti per il loro viaggio in Italia, il bel numero speciale, che sarà racchiuso, come gli altri ordinari, in una artistica e vivace copertina a colori, recherà un quartino, anche esso a colori, riproducente la Carta Gastronomica e la Carta dei Vini, edite ambedue dall'ENIT, e dipinte da Umberto Zimelli.

VITA DEL TOURING

AVVISO IMPORTANTE.

Dato il grande affluire di abbonamenti a « Le Vie d'Italia » per il 1934 e l'impossibilità di provvedere alla loro registrazione prima del 15 novembre, la data ultima per l'accettazione di abbonamenti a prezzo ridotto è prorogata al 31 dicembre 1933. Chi verserà entro tale data l'importo dell'abbonamento, sarà tenuto a pagare solo L. 15,50 (Estero L. 30,50); dal 1° gennaio 1934 il costo dell'abbonamento sarà invece di L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Il VI Convegno Nazionale Stradale.

Tra i giorni 7 e 11 dello scorso ottobre si è tenuto in Roma il VI Convegno Nazionale Stradale. Questi Convegni rappresentano una provvida iniziativa del Touring, che già da un quarto di secolo ha compreso la necessità di realizzare una cooperazione di tutti i tecnici stradali italiani per lo studio dei problemi comuni. L'occasione fu offerta dalla creazione della Associazione Internazionale Permanente pei Congressi della Strada, con sede in Parigi, ove fu tenuto il primo di questi Congressi nel 1908. Allora il Touring organizzò una comitiva di tecnici stradali, che portò la parola dell'Italia a quell'adunata mondiale di studiosi dei problemi stradali in quel tempo all'ordine del giorno. Ma pei Congressi Internazionali successivi il Touring fece di meglio, in quanto organizzò in precedenza d'ogni Congresso un Convegno Nazionale Stradale, nel quale venivano posti in discussione preliminare tutti i temi proposti al prossimo Congresso Internazionale; giovandosi poi degli ottimi rapporti che sempre manteneva con tutti gli Uffici Tecnici delle Amministrazioni aventi governo di strade, il Touring provvide anche a trovare pei singoli temi altrettanti relatori scelti tra le persone notoriamente più competenti, sicchè quei Convegni sempre si svolsero con positivo successo, dando un prezioso contributo ai Relatori per le loro comunicazioni ai Congressi Internazionali.

Così a ciascuno di questi, dopo il primo di Parigi (Bruxelles 1910, Londra 1913, Siviglia 1923, Milano 1926, Washington 1930), non mancò mai una relazione italiana pei singoli temi, nè una partecipazione di Congressisti italiani.

Il VII Congresso Internazionale della Strada, indetto pel 1934 a Monaco di Baviera, trovò ancora il Touring pronto a dare l'opera propria per organizzare una degna partecipazione dell'Italia; ma la situazione presente differisce assai da quella che al Touring si presentava in occasione dei Congressi precedenti. Invero, quando sorse l'Associazione Internazionale pei Congressi della Strada, e per tutto il seguente ventennio, l'Italia non possedeva alcun organo ufficiale che potesse svolgere quella funzione che il Touring si era assunta spontaneamente, senz'altra autorità tranne quella che gli derivava dalla simpatia di cui godeva presso i tecnici stradali e dalla cortese considerazione degli Enti Pubblici.

La creazione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (1928) costituiva un fatto nuovo, in quanto nasceva così una rappresentanza ufficiale della tecnica stradale italiana, che prima mancava. Così, già pel VI Congresso Internazionale della Strada, tenutosi a Washington nel 1930, fu la Direzione Generale dell'A.A.S.S. che designò i relatori pei singoli temi. Però lo stesso Direttore Generale dell'A.A.S.S. espresse il desiderio che il Touring mantenesse la propria tradizione organizzando, in antecedenza al Congresso Internazionale, un Convegno Nazionale; e questo fu infatti tenuto in Palermo nel 1929 con memorabile successo.

Il VI Convegno Nazionale Stradale, tenutosi ultimamente in Roma, vanta dunque una lunga e degna tradizione, ma presenta pure un'apprezzata novità, in quanto alla sua organizzazione volle associarsi il R. Automobile Club d'Italia, per manifestare il vivo interesse che questo Ente parastatale, massimo rappresentante degli interessi dell'automobilismo, porta a tutti i problemi ed a tutte le manifestazioni che riguardino i progressi della viabilità. Ed a questo Convegno volle ancora accordare l'onore di tenerne la presidenza effettiva, come già al precedente di Palermo, lo stesso Direttore Generale dell'A.A.S.S. Ing. Pio Calletti. Non si potrebbe pensare più stretta collaborazione fra tutti gli esponenti dell'attività italiana per quanto riguarda gli studi relativi alla viabilità. Il Governo volle essere rappresentato alla seduta inaugurale del Convegno nella persona di S. E. Leoni, Sottosegretario pel Ministero dei Lavori Pubblici.

I temi proposti ai Congressi Internazionali della Strada sono, per stabilita tradizione, in numero di sei, dei quali tre su argomenti relativi alla costruzione e manutenzione delle

1931
1932
1934

strade e tre relativi a questioni amministrative o d'esercizio. Ai temi internazionali il Touring aggiunse ogni volta un settimo tema d'interesse più particolarmente nazionale. Ecco i temi sui quali si svolse il recente Convegno di Roma:

1° - Progressi realizzati, posteriormente al Congresso di Washington, nell'impiego del cemento per la costruzione delle pavimentazioni.

2° - Progressi realizzati, posteriormente al Congresso di Washington, nella preparazione e nell'impiego, per la costruzione e la manutenzione delle strade:
   a) del catrame;
   b) del bitume;
   c) delle emulsioni.

3° - Mezzi di cui disponesi per la costruzione e la manutenzione, nelle condizioni più economiche che siano possibili, di carreggiate stradali tanto all'interno quanto all'esterno degli abitati:
   Metodi impiegati;
   Esame delle condizioni che ne determinano la scelta, a seconda della natura del suolo e a seconda del clima.

4° - Metodi atti a garantire la sicurezza della circolazione:
   a) nelle città;
   b) in aperta campagna;
   c) ai passaggi a livello ferroviari.
   Legislazione - Regolamentazione - Segnalazione.

5° - Studio delle relazioni fra circolazione di veicoli e rivestimenti stradali, dal punto di vista dell'economia dei trasporti.

6° - *A*) Quali sono attualmente le norme in vigore che riguardano:
   1° Pesi ammessi per i veicoli (tara e carico);
   2° Larghezza e altezza dei veicoli e del loro carico;
   3° Lunghezza dei veicoli e del loro carico.
   B) Esame critico dei vantaggi e degli inconvenienti di tali norme.
   C) E' opportuno promuovere l'unificazione internazionale di tali norme? In caso affermativo, quali dovrebbero essere le basi di questa unificazione?

7° - La viabilità provinciale nell'ultimo decennio riguardo alle spese di manutenzione ed allo sviluppo del traffico.

Pei temi internazionali la discussione si svolse sulla base delle comunicazioni fatte dai rispettivi Relatori ufficiali pel prossimo Congresso di Monaco; pel tema 7° — Nazionale — servì di base un'indagine compiuta a cura dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R.A.C.I., il quale diramò all'uopo un questionario a tutti gli Uffici Tecnici Provinciali inteso a procurare tutti quei dati di fatto, tecnici, finanziari, amministrativi, che giovassero a chiarire quale sia l'attuale situazione delle Provincie in merito alla gestione stradale loro affidata.

L'esito del Convegno fu completo, pel gran numero degli aderenti (240 iscritti oltre al numeroso gruppo di funzionari statali intervenuti per invito), per le discussioni svoltesi, per la felice occasione di fraternizzare fra tanti colleghi cui raramente se ne offre il modo.

Tra breve saranno pubblicati gli Atti di questo Convegno, i quali daranno un chiaro concetto del punto cui oggi si trova presso di noi la tecnica stradale, e delle idee che prevalgono per quanto riguarda l'esercizio della circolazione stradale.

Offerse cordiale ospitalità al Convegno la Confederazione dell'Industria nel suo palazzo di Piazza Venezia. Completarono il programma le visite, estremamente gradite dai Congressisti, alla novella città di Littoria ed alla nascente Sabaudia, nonchè alla bonifica di Maccarese.

Una medaglia d'oro conferita dal Governo al Touring.

E' noto ai nostri Soci come fra le varie attività del Touring — diremo anzi fra quelle che ad esso sono più care — si trovi in primo piano il contributo che il Sodalizio reca alla conoscenza del problema del rimboschimento e dell'assestamento della montagna.

Se infatti tale problema ha di per sè stesso una grande importanza in relazione al clima, alle piogge, al regime delle acque, alla stabilità dei terreni, e, di riflesso, all'agricoltura, alla navigazione interna, alla malaria e pertanto a tutta la vita nazionale — devesi altresì rilevare che il bosco, come elemento del paesaggio, assume particolarissima importanza. Per questo il T. ebbe ad occuparsi dell'argomento si può dire fin dall'origine e talune delle sue attività anche lontane non sono ancora dimenticate. Ma un altro, importante, si aggiunse recentemente: fino dal 1928 la Rivista forestale *L'Alpe* — fondata dalla Società Emiliana « Pro Montibus et Silvis » ed in seguito pubblicata a cura della Federazione Consorzi Agrari di Piacenza — pur continuando ad essere redatta presso il R. Istituto Superiore Agrario e Forestale di Firenze, viene edita dal T. C. I., il quale così ha in materia un organo proprio.

Questa Rivista svolge un'intensa propaganda per la conoscenza dell'enorme valore della foresta come fonte di ricchezza e di lavoro e come elemento importantissimo della prosperità della Nazione; per la bonifica di tutto il suolo della Patria; per la restaurazione integrale della montagna e la valorizzazione delle sue risorse; per affermare l'importanza del bosco per il turismo, e così via.

Essa inoltre, specialmente colla pubblicazione dei suoi numeri speciali, dedicati alle singole essenze forestali italiane, contribuisce largamente a diffondere la conoscenza della flora silvana nazionale; a questa serie, che sta

per essere completata, ne seguirà una seconda che illustrerà la flora forestale esotica.

Il Touring ha ora avuto la grande soddisfazione di vedere degnamente riconosciuta dal Governo Nazionale l'opera amorosa e indefessa da esso svolta in questo campo. Infatti, su proposta del Luogotenente Generale Dott. Gr. Uff. Augusto Agostini, Comandante Generale della Milizia Forestale, S. E. l'On. Prof. Bar. Giacomo Acerbo, Ministro di Stato per l'Agricoltura e le Foreste, ha voluto conferirgli la Medaglia d'oro al merito silvano, altissima distinzione che viene assegnata a quegli Enti o persone che recano un potente contributo alla soluzione del problema forestale italiano. Tale autorevolissimo ed ambito riconoscimento è naturalmente riuscito assai caro al Sodalizio; così come, in altro campo, gli riuscì graditissimo il conferimento della Medaglia d'oro « Eugenio Gallois » decretatogli dalla Società Geografica di Francia, per la pubblicazione dell'Atlante Internazionale.

L'Atlante Internazionale del Touring nel giudizio di un geografo.

Per l'importanza che il giudizio riveste, data la fonte competentissima donde trae origine, ci compiacciamo far conoscere ai nostri Soci quanto il Prof. Roberto Almagià dell'Università di Roma ha pubblicato su « Cultura Fascista » in merito alla *IV edizione* dell'*Atlante Internazionale del Touring Club Italiano*.

Fatta la storia dell'impostazione dell'opera e della stampa e del successo delle precedenti edizioni, il chiaro geografo soggiunge:

« Solo dopo la comparsa della terza il Touring ebbe un po' di respiro per poter predisporre un piano di lavoro per la successiva edizione, quella appunto che oggi è messa in circolazione.

« Allora fu creata una Commissione per la revisione dell'Atlante, si diè forma definitiva all'ufficio che deve accogliere, coordinare, vagliare, utilizzare tutti i materiali e gli elementi rinnovatori, si ascoltarono i desideri dei competenti, si richiesero suggerimenti, si volle e si seppe infondere la persuasione che l'Atlante non era pago di rimanere all'altissimo posto conquistatosi, ma mirava ad un progressivo perfezionamento. E per questa via siamo arrivati all'attuale nuova edizione.

« Questa si segnala anzitutto perchè ci presenta in una nuova veste la figurazione dell'Italia. Dapprima l'Atlante, attenendosi ai criteri generali, in virtù dei quali si presentava come un'opera internazionale, aveva fatto all'Italia lo stesso posto che a tutti gli altri maggiori Stati europei (una carta alla scala di un milione e mezzo in due fogli); ora, in ossequio a desideri da più parti espressi, ha dato all'Italia una importanza preminente, presentandocela in quattro fogli, a scala alquanto maggiore, e, col corteo di tutte le sue città più importanti, rappresentate, insieme coi loro dintorni, in cartine speciali al 250.000. E la nuova carta è, in ogni sua parte, messa al corrente con la massima cura. Interessante e significativo è poi trovare, in questa nuova edizione, figurato alla stessa scala dell'Italia, un paese che ci è ormai molto vicino, non soltanto spazialmente, l'*Albania*. La carta dell'Albania è costruita su materiali interamente nuovi ed ottimi, che da qualche anno quello Stato possiede, e che hanno reso possibile appunto la preparazione di una carta a scala notevole, la prima che compaia in un grande Atlante, preceduta solo da quella che lo stesso Touring ha eseguito, tre anni fa, a corredo dell'articolo « Albania » della *Enciclopedia Italiana*.

« Nuova è anche la carta delle *Terre Polari*, con gli itinerari delle più recenti esplorazioni, sulle quali converge sempre, vivace ed intensa, l'attenzione del pubblico colto. Nella regione artica ci si offre, come sintesi, il risultato di oltre mezzo secolo di arditissime imprese, a partire dalla celebre navigazione della « Vega » (1878-79), dalle coste norvegesi fino al Mare di Bering, lungo tutta la costa russo-siberiana, fino alle più recenti esplorazioni aeree di Byrd, di Nobile, di Wilkins, di Amundsen, di Eckener, che hanno ormai completato, nei lineamenti fondamentali, la conoscenza di tutta la cerchia di terre, in mezzo alle quali si avvalla, come vasto e profondo mediterraneo, il Mare Artico. I lineamenti della regione antartica sono invece ancora appena abbozzati, dacchè l'esplorazione data in sostanza solo dai primi anni di questo secolo o dagli ultimissimi del XIX. E' un nuovo continente, l'Antartide, i cui contorni si vengono delineando in modo sempre più concreto, di anno in anno: giacchè quasi ogni anno, da qualche tempo in qua, dopo la buona stagione si diffonde nel mondo scientifico la notizia di nuovi lembi di terre scoperti o riconosciuti. Coste intraviste a mala pena, da lontano, un secolo fa o poco meno, veggono oggi accostarsi le prime navi e approdare i primi esseri umani; quei meravigliosi Norvegesi, che con campagne sistematiche frugano ormai tutta la corona dell'oceano antartico, e con loro Australiani, Inglesi, Nordamericani: l'aeroplano sorvola le immense distese ghiacciate e depone i primi studiosi ai piedi di poderose catene montane, onde discendono colossali ghiacciai; altrove esso rivela che quella che si credeva una sporgenza peninsulare è invece un arcipelago di isole frastagliate e montuose fronteggianti il Continente, che si nasconde più lontano. E' questo Continente costituito da una sola massa di terre — grande poco meno di una volta e mezzo l'Europa — o si compone di due masse, una orientale più estesa, una occidentale più ridotta, separate da un canale ghiacciato? Il dubbio sussiste puranco, e sarà probabilmente ancora l'aeroplano a dissiparlo, forse assai presto.

« L'occhio si distoglie dall'immagine di questo Continente, che cela nel suo seno ancora tanti misteri, e che, pur appena rivelato, suscita già le competizioni dei vari Stati partecipi della scoperta, per portarsi là dove vecchie competizioni, di recente rinfocolate, dànno

vita a nuovi organismi politici. Ed ecco il Manciù-Kuo, lo stato di recente costituitosi nell'Estremo Oriente sotto il patrocinio dei Giapponesi e con estremo pericolo dell'integrità della Cina, come ci appare anche da una prima occhiata alla carta, dalla quale si vede che la frontiera della provincia di Jehol, incorporata nel nuovo Stato, è a poche decine di chilometri da Pechino. Come spesso succede, il mutamento politico ha portato con sè cambiamenti di nomi: la nuova capitale si chiama Kwang-cheng-tze, ed ha surrogato la vecchia Mukden, la quale ha pure cambiato il suo nome in quello di Feng-tien.

« Numerosi mutamenti della toponomastica si riscontrano anche nel *Siam* (a cominciare dalla capitale, che si chiama oggi Krungdeb, non più Bangkòk), in *Persia*, nell'*Arabia*. E nella Repubblica Turca l'adozione del sistema di trascrizione ufficiale dei nomi in caratteri latini, ha trasformato tutta quanta la toponomastica. Il lavoro di aggiornamento, soltanto per le carte riguardanti la *Turchia*, è stato ingentissimo. Un simile lavoro hanno richiesto le carte dell'Ucraina.

« Ma vi è un'altra categoria di correzioni, di più larga portata e che investe una parte ancor più considerevole dell'Atlante: quella dipendente dai censimenti eseguiti in quasi tutti gli Stati civili del mondo nel 1930 o nel 1931. La posizione demografica di moltissime fra le maggiori città, che è messa in vista da appositi segni, è mutata e l'Atlante ha dovuto, nei limiti del possibile, tenerne conto. Un'altra impresa ardua è pur quella di seguire i progressi delle costruzioni ferroviarie in tutto il mondo, e tuttavia anche sotto questo punto di vista la nuova edizione rivela i risultati di un lavoro altrettanto diligente e scrupoloso, quanto ingrato e sottile. Con le ferrovie, le strade, i canali, le opere di bonifica e quelle minerarie, i nuovi porti marittimi e gli aeroscali, i centri di turismo che si moltiplicano di anno in anno, gli scavi archeologici... Spedizioni e ricognizioni scientifiche rivelano nuovi aspetti di terre mal note: il cuore dell'Arabia e quello del Sahara, le plaghe desolate della Siberia e le foreste vergini del Brasile; ed ecco rilievi montuosi che acquistano lineamenti più concreti, corsi d'acqua che si precisano, nuove località abitate che vengono a conoscenza. Anche la topografia dei fondi oceanici trova una rappresentazione più particolareggiata, rivelandosi già i prodigiosi risultati del sistema degli scandagli ad eco, ormai sempre più largamente applicato. Ed ancora: convenzioni diplomatiche modificano i confini di Stati e territori coloniali; in altri paesi si riformano, talora da cima a fondo (come è avvenuto nell'Unione sovietica russa), le circoscrizioni politiche e amministrative interne... Tutto questo si rispecchia nell'Atlante e richiede un lavoro colossale di raccolta, di spoglio e di controllo degli elementi più vari e più disparati, desunti da una enorme quantità di fonti diverse.

« Chi esamini una qualunque delle carte dell'Atlante, così linda, rifinita ed elegante nella armonica varietà delle tinte, nella minuta precisione del disegno, nell'abile disposizione delle scritture, non pensa certo da quale caos sia uscita quest'opera, che ha veramente in sè un genuino pregio d'arte; allo stesso modo come chi ammiri un bel palazzo terminato, non corre più con la mente all'orrido accastellamento di complicate e sgraziate armature di che esso era circondato durante la costruzione. Ma chi getta gli occhi sulla bozza di correzione di una carta dell'Atlante, se non è pratico del mestiere, si metterà pur le mani nei capelli, domandandosi come facciano a cavarsela coloro che debbono mettere a posto a centinaia le aggiunte, le modificazioni, le varianti!

« Se non che ogni fatica è giustificata dal successo ottenuto, che si delinea sempre più chiaro col passare degli anni. Se, come si è detto, sino dal principio, l'Atlante del Touring ci ha di un colpo liberati da una pesante schiavitù verso l'estero, ora esso gradualmente si impone anche fuori dei confini d'Italia e gareggia vittoriosamente con le migliori produzioni similari straniere guadagnando terreno, a poco a poco, ma con ascensione sicura. Nel nostro paese esso si è poi associato ad un'altra grande impresa, la *Enciclopedia Italiana*, della quale è divenuto un necessario corredo, perchè ad esso fanno riferimento tutti gli articoli geografici della *Enciclopedia*. Con la crescente diffusione dell'Atlante si delinea, insomma, sempre più chiaramente, il significato e il valore della iniziativa dal punto di vista nazionale, come superba affermazione del lavoro scientifico italiano in un campo che ha portata mondiale ed anche come strumento efficace di penetrazione all'estero ».

IMPORTANTE!

Ai ***NUOVI SOCI*** *che si inscriveranno nel 1934* verranno concesse le seguenti facilitazioni:

Cessione dei volumi I-II-III-IV di ***«Attraverso l'Italia»****, dei volumi I e II della* ***Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia*** *e dei Fogli 1, 2 e 3 della* ***Nuovissima Carta d'Italia al 500.000*** *per L. 55 (Estero L. 75) comprese le spese postali.*

Per i soli 4 volumi di ***«Attraverso l'Italia»*** *L. 40 (Estero L. 55). Per i soli volumi I e II della* ***Guida Pratica*** *L. 10 (Estero L. 15). Per i soli Fogli 1, 2 e 3 della* ***Nuovissima Carta d'Italia al 500.000*** *L. 5 (Estero L. 7).*

Ai ***nuovi Soci vitalizi iscritti nel 1934*** si continuerà a distribuire, come premio straordinario, un volume della Guida d'Italia, a scelta del nuovo vitalizio.

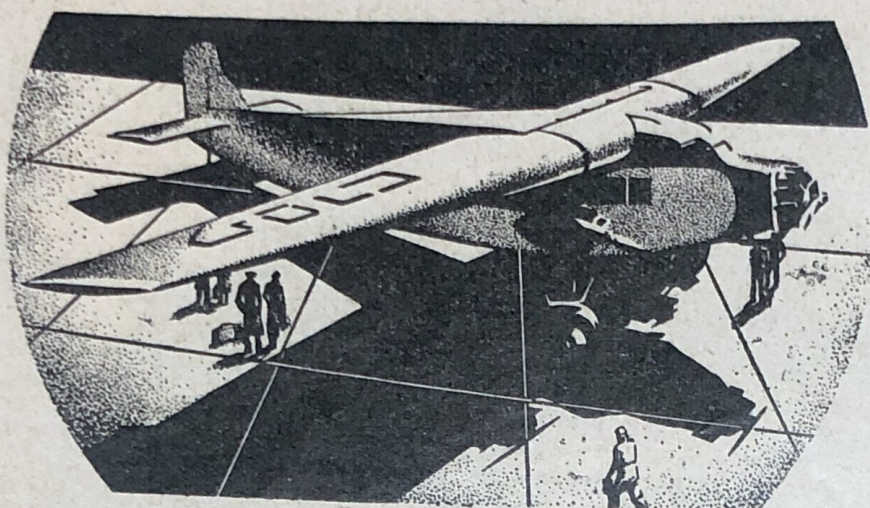
RAMAZZOTTI
AMARO
Aperitivo: puro o col Seltz
Digestivo: puro o col caffè
AMARO

Sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali (1).

	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
QUOTIDIANI			
MILANO:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 5 bis	52 —	5	49.40
ROMA:			
La Tribuna, via Milano, 69	52 —	10	46.80
TORINO:			
La Gazzetta del Popolo, corso Valdocco, 2	52 —	5	49.40
TRIESTE:			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6	52 —	10	46.80
Il Piccolo della Sera, idem	52 —	10	46.80
Le Ultime Notizie, idem	52 —	10	46.80
PERIODICI			
AVELLINO:			
Corriere dell'Irpinia, via Trinità, 53	10 —	10	9 —
BOLOGNA:			
«*Scientia*» (Casa Ed. N. Zanichelli)	130 —	5	123.50
Idem (rinnovi)	110 —	5	104.50
BOLZANO:			
La Rivista della Venezia Tridentina, Casella Postale 207	45 —	20	36 —
CASALE MONFERRATO:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22.50
CATANIA:			
Il Folklore Italiano (Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane), via Vittorio Emanuele, 335	60 —	10	54 —
CHIETI:			
Lumen, Casella Postale 28	30 —	10	27 —
FIRENZE:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via Battisti, 8	50 —	20	40 —
GENOVA:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12	15 —	10	13.50
Rivista Filatelica d'Italia, via Palestro, 6	12.50	20	10.50
I Francobolli d'Italia, idem	12 —	20	10 —
MILANO:			
Natura, via Mantegna, 6	80 —	25	60 —
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	28 —	10	25.20
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	20 —	10	18 —
La Domenica Sportiva, via Galileo Galilei, 5 bis	30 —	5	28.50
Gazzetta della Domenica, idem	10 —	5	9.50
Motociclismo, via Fieno, 6	60 —	10	54 —
L'Auto Italiana, idem	60 —	10	54 —
Motonautica, idem	25 —	10	22.50
La Maglieria, via Kramer, 32	40 —	5	38 —
A. B. C., idem	15 —	5	14.25
La Mode Revue, idem	30 —	5	28.50
Bambini, idem	12 —	5	11.40
Tinctoria, idem	40 —	5	38 —
Textilia, idem	40 —	5	38 —
Il Grillo del Focolare, via Lazzaretto, 16	24 —	15	20.40
Pro Familia, piazza C. Erba, 6	20.30	10	18.30
Sovrana, via Cerva, 40	70 —	10	63 —
Moda scelta, idem	15 —	10	13.50
La Parola e il Libro, via Paolo da Cannobio, 24	12 —	10	10.80
Secolo Illustrato, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Pan, idem	70 —	5	66.50
Comoedia, idem	48 —	5	45.60
Novella, idem	20 —	5	19 —
La Donna, idem	75 —	5	71.25
Piccola, idem	18 —	5	17.10
Cinema Illustrazione, idem	20 —	5	19 —
Lei, idem	20 —	5	19 —
La Ricerca Psichica, via Monforte, 4	20 —	10	18 —
Illustrazione Italiana, via Palermo, 12	140 —	10	126 —
Illustrazione Coloniale, via Cantoni, 3	30 —	20	24 —
Il Ricamo Moderno, via A. Kramer, 19	12.50	10	11.25
Il Ricamo	10.50	5	9.50
La Radio per Tutti	46 —	5	43.70
Romantica Economica	22 —	5	20.90
Il Romanzo d'avventure	22 —	5	20.90
La Novità	23 —	5	21.90
La Biancheria Elegante	23 —	5	21.90
La Moda Illustrata dei Bambini	23 —	5	21.90
La Moda Illustrata	47 —	5	44.80
La Gran Moda Parigina	11 —	5	10.45
Parisienne	8.50	5	8.10
Il Romanziere Illustrato	22 —	5	20.90
Rivista delle Famiglie (Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14).	11 —	5	10.45
NAPOLI:			
Rinnovamento Medico; *Gazzetta Internazionale di Medicina e Chirurgia*; *Il Giornale di Tisiologia*; *Giornale Italiano di Malattie Esotiche e Tropicali ed Igiene Coloniale* (Prof. Gennaro Scognamiglio, via Nilo, 34). — ciascuna sezione	40 —	20	32 —
PALERMO:			
Peregrina, piazza Virgilio, 8	10.30	10	9.30
PERUGIA:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6 e Casella Postale 86	36 —	10	32.40
PISTOIA:			
Il Commercio Pistoiese, piazza San Lorenzo, 14	10 —	20	8 —
ROMA:			
Echi e Commenti, via Po, 58	250 —	10	225 —
L'Oltremare, via Giustiniani, 5	40 —	10	36 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	40 —	10	36 —
Rivista di Cultura Marinara, idem	16 —	10	14.40
Tutto, piazza S. Claudio, 92	25 —	10	22.50
Gran Mondo, idem	40 —	10	36 —
Rivista Doganale, piazza Montecitorio, 115	40 —	25	30 —
Tribuna Illustrata, via Milano, 69	15 —	10	13.50
Travaso delle idee, idem	15 —	10	13.50
L'Italia che scrive, vic. Doria, 6 A	17.50	15	15 —
Rivista di Agricolt., via del Gesù, 57	18.30	10	16.20
Rivista di Politica Economica, via Poli, 42	50 —	10	45 —
Bollett. di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, idem	20 —	10	18 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro, idem	40 —	10	36 —
Il Tifone, Galleria Colonna, 4	15 —	10	13.50
Nuova Antologia, via M. Caetani, 32	100 —	10	90 —
L'Azione Coloniale, via XX Settembre, 98	15 —	20	12 —
Giovanissima, via di Monte del Gallo, 26	20 —	10	18 —
TORINO:			
L'Arte, via Napione, 28	100 —	10	90 —
Il Venerdì della Contessa, Casella Postale 190	20 —	20	16 —
Italia Sacra, corso Vinzaglio, 5	100 —	20	80 —
Motor Italia, via C. Alberto, 43	60 —	10	54 —

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni, menzionare la qualità di Socio del T.C.I. ed indicare il numero di tessera.

I prodotti STANAVO

Benzina e olii

speciali per aviazione sono posti in vendita nei principali aerodromi del mondo

I prodotti STANAVO sono venduti in Italia dalla
Società Italo Amerirana pel Petrolio
Via Assarotti, 40 — Genova

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Passaggi a livello incustoditi.

L'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie e Automobili ha disposto la revisione dei passaggi a livello incustoditi delle ferrovie e tranvie soggette alla sua sorveglianza, cioè delle ferrovie e tranvie non gestite dallo Stato.

La revisione, che doveva essere compiuta entro il 30 giugno scorso, è stata prorogata al 30 settembre, entro il quale termine i Circoli Ferroviari d'Ispezione hanno formulato le proposte sui singoli passaggi a livello incustoditi sulla base delle quali il Ministero delle Comunicazioni prenderà i provvedimenti necessarî.

L'argomento è oggi di somma importanza, perchè interessa non solo le aziende ferroviarie per le norme di gestione e per le conseguenze economiche relative, ma anche e soprattutto ai fini della pubblica incolumità e per il traffico sulle strade ordinarie, gli utenti delle quali sperano di vedere osservati i requisiti stabiliti dal legislatore per lasciare incustodito un passaggio a livello,e specialmente il requisito della libera visibilità della strada ferrata da entrambi i lati della strada ordinaria. In sede ordinaria non è stato mai precisato il limite della discrezionalità dell'Amministrazione ferroviaria di Stato e delle Aziende ferroviarie private nell'uso della facoltà di lasciare incustoditi i passaggi a livello; ma è certo che il legislatore con una legge del 1925 e nel R. Decreto-legge 2 dicembre 1928, N. 3179, esige in via assoluta che sia «assicurata la necessaria visibilità della linea ferrata da entrambi i lati del passaggio a livello»; anzi dichiara che i provvedimenti necessarî per ottenere questa condizione hanno carattere di pubblica utilità e sono ad essi applicabili le disposizioni delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Le condizioni della visibilità e le altre precauzioni necessarie per passaggi a livello si rendono ora più che mai necessarie con la introduzione e la diffusione delle «Littorine» che sono più veloci, più silenziose e più piccole (quindi meno visibili) dei convogli ferroviari ordinari.

Certificati medici per l'abilitazione a conducenti d'autoveicoli.

Il Ministero ha riconosciuto che gli ufficiali addetti alla Direzione Centrale di Sanità, gli ufficiali medici della M.V.S.N. (Consoli, Seniori e Centurioni) e gli ufficiali medici addetti ai comandi di coorte e di battaglioni della Milizia stessa sono competenti a rilasciare i certificati medici prescritti per conseguire l'abilitazione a conducente di autoveicoli, in aggiunta alle altre categorie di medici già riconosciuti (ufficiali sanitari, medici delle Ferrovie, ufficiali medici militari).

Per la diminuzione dei rumori del traffico stradale.

Il Governatore di Roma ha stabilito che, a decorrere dal primo novembre 1933, è vietato a tutti gli autoveicoli che circolano nell'abitato di fare uso delle segnalazioni acustiche dalle ore 23,30 alle 6 del mattino successivo. I conducenti dovranno rallentare dovunque se ne verifichi la necessità, in modo da rendere inutile l'impiego di dette segnalazioni.

Con questa nuova ordinanza del Governatore viene anticipata di un'ora la proibizione dell'uso delle segnalazioni acustiche in città; col regolamento già in vigore, tale proibizione aveva inizio soltanto alle 0,30.

Nella recente ordinanza non si parla delle segnalazioni luminose; non si precisa cioè se durante le ore di divieto delle segnalazioni acustiche sia lecito usare il faro come surrogato di queste agli incroci stradali, per sorpassare altri veicoli e per tutti gli altri casi in cui esse sono prescritte dal codice stradale. E' da notare a tal riguardo che queste vietano l'uso dei fari negli abitati dotati di sufficiente illuminazione pubblica.

I permessi e i certificati internazionali automobilistici.

Negli ambienti delle associazioni internazionali turistiche e automobilistiche si va sostenendo l'opportunità di abolire il permesso internazionale di condurre e il certificato internazionale per gli autoveicoli, ritenendosi sufficienti i corrispondenti documenti nazionali che fanno fede della capacità del conducente e della rispondenza dell'autoveicolo ai requisiti della Convenzione internazionale di Parigi del 24 aprile 1926.

In accordi particolari fra l'Italia e la Svizzera e fra la Svizzera e la Germania i detti documenti internazionali, istituiti dalla citata Convenzione di Parigi, sono stati ritenuti superflui per circolare nel territorio dei detti Paesi.

Senonchè alla soppressione dei documenti internazionali osta, a nostro avviso, la difficoltà pratica della impossibilità, in cui si verrebbero a trovare agenti e funzionari di ciascun Paese, a conoscere i documenti di circolazione di tutti gli altri Paesi aderenti alla

Convenzione. Per superare questa difficoltà si dovrebbe istituire in tutti gli Stati un modello unico di licenza di circolazione e di patente di guida, o per lo meno si dovrebbe stabilire che sulla copertina dei documenti nazionali fosse apposta un'avvertenza, scritta nelle varie lingue necessarie, sulla validità di essi agli effetti della circolazione internazionale.

Oltre questa proposta massima, che non può avere attuazione se non attraverso una nuova convenzione internazionale — per la cui preparazione, stipulazione, ratifica ed esecuzione occorrono parecchi anni — si discute sulla interpretazione da darsi all'art. 6, 2° comma della citata convenzione di Parigi. Questa non stabilisce quale sia l'autorità competente a rilasciare i documenti internazionali di circolazione: la stessa autorità del Paese che ha rilasciato i documenti nazionali, o le autorità di qualsiasi altro Paese?

Finora è stato interpretato nel senso restrittivo; ma in molti Stati si è ricorso all'espediente di rilasciare sulla base dei documenti stranieri, i documenti nazionali e sulla base di questi anche i documenti internazionali. Così avviene in Francia. E così si è provveduto anche in Italia mediante l'immatricolazione con targa E E.

Non sarebbe per lo meno più semplice che le autorità di ogni Paese aderente alla Convenzione rilasciassero i documenti internazionali sulla base dei documenti del Paese di origine dell'automobilista?

Tassa sui passaporti degli autisti.

Per disposizione del Ministero degli interni è stabilito che gli autisti, che si recano all'estero per incarico o al seguito dei datori di lavoro, devono essere considerati come espatrianti per motivi di lavoro e quindi la tassa dovuta sul rilascio dei passaporti è di L. 20, in luogo della tassa normale di L. 100.

Trascorso il periodo complessivo di 2 mesi pei veicoli muniti di lasciapassare, ovvero di 90 giorni per quelli esenti da tassa, si applica ad essi il trattamento interno imposto ai veicoli nazionali.

Trattamento fiscale degli autoveicoli stranieri in Francia.

E' stata presentata alla Camera francese una proposta di legge tendente a modificare l'attuale trattamento degli autoveicoli stranieri. La proposta tende a concedere agli autoveicoli stranieri appartenenti ai turisti l'esonero dalla tassa di circolazione automobilistica per un periodo complessivo di 90 giorni nel termine di un anno dall'annotazione della prima entrata in Francia. Con questa proposta la Francia si adegua finalmente alle norme vigenti in molti altri Paesi e alla Convenzione di Ginevra del 30 marzo 1931 sul regime fiscale degli autoveicoli (*Vie d'Italia*, numero di agosto, pag. 315) senza adottare il *carnet fiscal*, del quale in queste colonne fu dimostrata la superfluità.

Il periodo o i periodi di soggiorno saranno calcolati secondo le annotazioni apposte dalle dogane sui documenti già in uso (trittico, *carnet de passages en douane, passavant*).

Saranno esclusi da questo trattamento di favore gli autocarri e gli autoveicoli adibiti a trasporti a scopo di lucro (noleggio da piazza, gran noleggio, torpedoni di agenzie turistiche); essi saranno invece muniti del lasciapassare ora esistente, che costa 10 franchi per ogni giorno di permanenza sul territorio francese e che può avere una durata massima complessiva di 2 mesi nel periodo dello stesso anno.

Trascorso il periodo complessivo di 2 mesi pei veicoli muniti di lasciapassare, ovvero di 90 giorni per quelli esenti da tassa, si applica ad essi il trattamento interno imposto ai veicoli nazionali.

La resistenza dei motori alla detonazione.

Negli ultimi anni è stata notevolmente aumentata, come è noto, la resistenza dei motori alla detonazione. Sono oggi infatti in circolazione motori da automobile con rapporto di compressione 6, i quali, ad onta appunto della loro alta compressione possono utilizzare, senza dar luogo a detonazioni, la benzina normale, senza cioè richiedere l'impiego di costose miscele.

Non è stata data a tutt'oggi una misura metrica della resistenza di un motore alla detonazione: le fabbriche di automobili indicano infatti semplicemente se i loro motori sono di tipo antidetonante o se invece richiedono l'impiego di miscele antidetonanti.

Tuttavia, mentre la resistenza della benzina alla detonazione è stabilita molto esattamente ed è appena soggetta a diminuzioni di qualche importanza, non si può dire lo stesso per la resistenza dei motori alla detonazione.

In particolare quest'ultima è soggetta, per uno stesso motore, all'influsso di parecchie circostanze.

E' infatti assai noto, ad esempio, che la presenza di una forte quantità di carbone derivante dall'olio lubrificante od anche l'impiego di una candela di insufficiente resistenza al riscaldamento, peggiora notevolmente la resistenza di un dato motore alla detonazione.

Tale proprietà viene anche ad essere peggiorata fra l'altro:

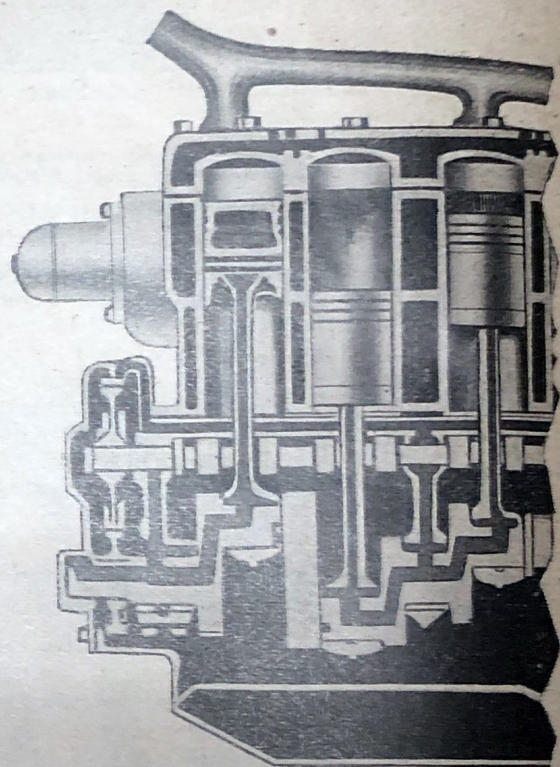
1° se il motore funziona ad un basso numero di giri, oppure ad un alto carico;

2° da una accensione troppo spinta;

3° da una temperatura troppo alta dell'aria aspirata;

4° da una troppo alta temperatura dell'acqua di raffreddamento;

5° dalla eccessiva secchezza dell'aria aspirata.

L'osservazione della influenza di questi fattori permette di stabilire rapidamente di nuovo la diminuita resistenza di un dato motore alla detonazione.

Riduzione di dazi per le motociclette di provenienza italiana in Tripolitania.

Il *Bollettino Ufficiale* della Tripolitania ha pubblicato un decreto governatoriale mediante il quale viene stabilita una riduzione del dazio doganale dall'8 al 5 % sul valore gravante sui motocicli, anche con carrozzetta laterale, e sui velocipedi a motore di origine e provenienza italiana.

Un modo semplice per verificare la compressione dei motori.

E' stato messo recentemente in commercio un semplice ed utile dispositivo che permette di misurare con esattezza la compressione esistente nei cilindri di un motore.

Si tratta sostanzialmente di una valvola da pneumatici inserita opportunamente nel tappo di una candela di accensione e che costituisce così un complesso a tenuta ermetica.

Mettendo tale dispositivo al posto della candela successivamente nei vari cilindri del motore, riesce possibile di misurare e paragonare la pressione esistente nell'interno di ciascuno di essi alla fine della fase di compressione e di verificare pure il grado di usura del motore, confrontando la pressione e quindi la tenuta attuale dei suoi cilindri con quella iniziale.

Apparecchi per la misura della composizione della miscela esplosiva nei motori a scoppio.

E' stato recentemente costruito negli Stati Uniti un apparecchio che permette di determinare con esattezza la percentuale rispettiva di aria e di vapori di benzina contenuta nella miscela esplosiva fornita dal carburatore.

Il principio del suo funzionamento si basa sulla differenza fra la conducibilità elettrica della miscela aria-benzina e quella dei gas di scarico. L'apparecchio misuratore vien posto in un tubo collegato col tubo di aspirazione e fornisce direttamente su una scala graduata le sue indicazioni.

In tale modo è possibile realizzare direttamente, in un tempo minimo e con una precisione matematica, la regolazione più conveniente del carburatore. Come è evidente, gli apparecchi di questo tipo presentano una grande importanza specialmente per le fabbriche di automobili e per le grandi imprese di trasporti, perchè permettono di conseguire notevoli economie di carburante mediante una opportuna regolazione dei carburatori.

Le immatricolazioni mondiali degli autoveicoli all'inizio del 1933.

La Divisione automobilistica del Dipartimento del Commercio nord-americano ha pubblicato le statistiche sulle immatricolazioni mondiali degli autoveicoli al 1° gennaio 1933. A questa data le immatricolazioni complessive di tutto il mondo erano di 33.568.295 macchine, di cui 27.813.201 vetture, 358.528 autobus e 5.396.566 autocarri; con una diminuzione di 1.695.102 unità dal totale di 35.263.397 macchine registrate al primo gennaio 1932.

La sensibile diminuzione viene attribuita principalmente al fatto che molte macchine non vennero quest'anno registrate, a seguito della crisi imperversante in tutti i paesi.

Dove vi è il minor numero di automobili.

Gli Stati Uniti d'America sono, come è noto, lo Stato nel quale vi è il maggior numero di autoveicoli: nel periodo della prosperità si contava infatti un'automobile ogni 5 abitanti.

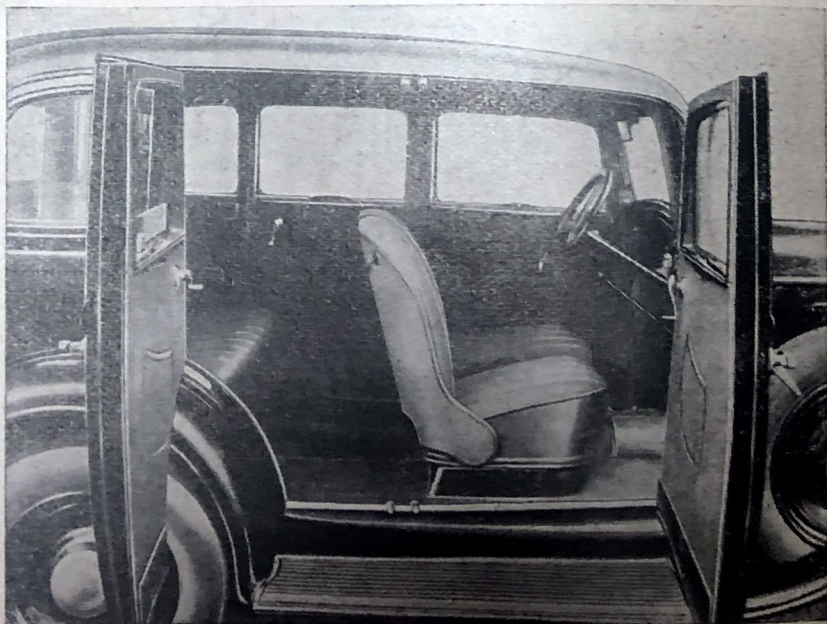
E' interessante ricordare invece, a titolo di curiosità, quali sono i Paesi del mondo nei quali si ha il minor numero di automobili in rapporto alla popolazione. Il *record* è battuto dall'Abissinia, dove, su una popolazione di circa 10 milioni di abitanti si hanno soltanto 109 automobili, ossia una ogni 91.742 abitanti. Dopo l'Abissinia vengono le Svalbard, con un'automobile ogni 82.400 abitanti, l'Afganistan, con un'automobile ogni 40.000 abitanti, e la Cina con un'automobile ogni 21.067 abitanti.

Produzione automobilistica in Germania nel primo semestre 1933.

Secondo dati ufficiali pubblicati dalla Rivista *Wirtschaft und Statistik*, la produzione automobilistica tedesca ha denotato un sensibile aumento durante il primo semestre di quest'anno. In tale periodo sono infatti stati prodotti in Germania 42.293 autovetture (complete o in telaio) e 5559 autoveicoli da carico (sempre compresi i telai), in confronto a 22.116 e 3928 unità, rispettivamente, nel primo semestre 1932. E' interessante notare che l'aumento della produzione di autovetture è derivato esclusivamente dalle macchine di cilindrata inferiore ad 1 litro, la cui partecipazione alla produzione totale è salita al 32 %, rispetto ad appena il 9 % nel periodo gennaio-giugno dello scorso anno. Si è invece contratta la partecipazione della produzione di macchine da 1 a 2 litri e così pure quella delle grosse cilindrate.

Nella categoria degli autoveicoli da carico, la produzione è stata costituita principalmente da macchine da 2 a 3 tonnellate di peso proprio, mentre si sono verificate delle riduzioni per quasi tutte le altre classi.

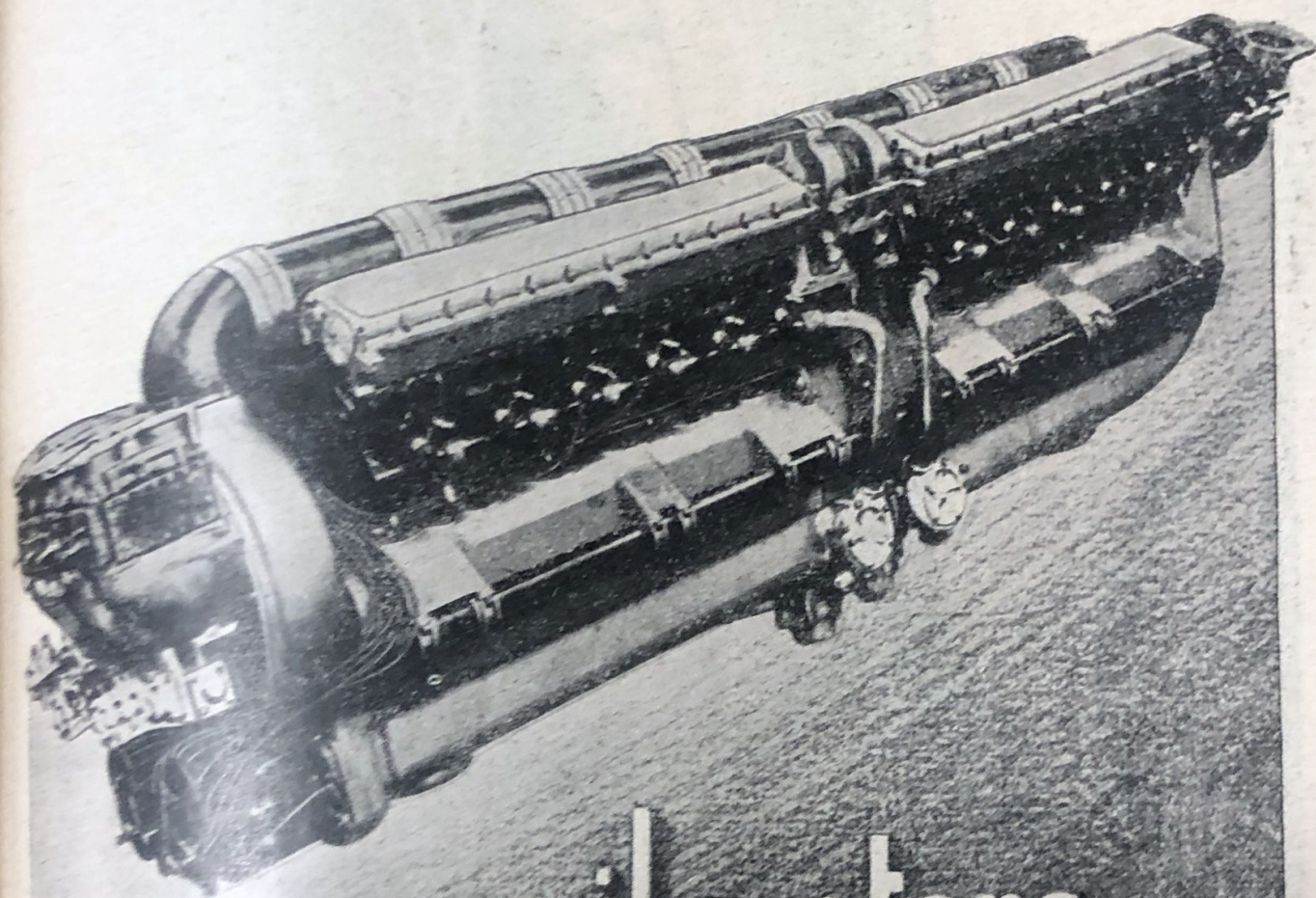
Anche la Finlandia inizia la fabbricazione di autoveicoli.

E' stata recentemente costituita a Helsinski una « Società industriale per la fabbricazione di automobili in Finlandia ». E' il primo esperimento del genere compiuto da tale Paese per rendersi, almeno parzialmente, indipendente dai mercati esteri. Finora sono stati costruiti circa trenta autocarri ed è stata anche iniziata la costruzione di autobus per 20-22 persone. Oltre le carrozzerie, circa il 20% delle diverse parti sarebbe di produzione locale.

PIÙ VELOCI DI TUTTI!

Motore FIAT A S. 6:

10 Aprile 1933-XI — *Record mondiale di velocità assoluta: 682,403 km.-ora.*

8 Ottobre 1933-XI — *Record mondiale di velocità sui cento chilometri: 629,370 km.-ora.*

21 Ottobre 1933-XI — *Coppa Blériot: km.-ora 619,374, per mezz'ora di volo.*

il motore
dei records mondiali
di velocità
FIAT A S.6.

ATLA
Barbisio

TURISMO

Una lettera-circolare del Duce sulla disciplina delle manifestazioni turistiche.

S. E. il Capo del Governo ha inviato alle LL. EE. i Prefetti la seguente lettera-circolare, intesa a regolare le iniziative dei vari Enti e Comitati turistici, che risulta davvero opportunissima, affidando il compito al Commissariato del Turismo:

«L'impulso preso, con particolare intensità in questi ultimi tempi, dalle attività turistiche nazionali, ha sviluppato in così notevole misura le iniziative di propaganda e le manifestazioni varie degli enti locali da far ritenere ormai necessaria una più precisa disciplina e un più efficace coordinamento delle attività stesse, nel tempo, nel genere e nella denominazione.

«E' da evitarsi per l'avvenire che — come qualche volta è accaduto — località di una stessa zona, o plaghe vicine fra loro, predispongano i rispettivi programmi di manifestazioni a troppo brevi intervalli di tempo le une dalle altre, con evidente pregiudizio pei risultati sperati; ed è da evitarsi che, in tali casi, le manifestazioni siano per giunta presso a poco di egual natura, così da costituire dannose ripetizioni, o sovrapposizioni.

«E', da ultimo, categoricamente da evitarsi che si continui a fare abuso di denominazioni che da qualche tempo sono divenute consuete, e cioè di: «giorni», «settimane», «mesi» e «stagioni».

«Tali denominazioni potranno essere consentite soltanto a un limitatissimo numero di tradizionali manifestazioni che hanno ormai in certo qual modo acquistato il diritto a conservarle.

«L'Organo centrale competente per legge a tale disciplina e a tale coordinamento è il Commissariato per il Turismo: incombe pertanto l'obbligo a tutta l'organizzazione periferica di dare al predetto ufficio, con antecedenza di almeno sei mesi, notizia precisa dei programmi che si intendono predisporre, con l'indicazione dell'epoca prescelta e della denominazione ufficiale che si vorrebbe adottare per la necessaria pubblicità, affinchè il Commissariato stesso possa esercitare la predetta opera di coordinamento e di disciplina nell'interesse turistico, nazionale e delle singole località.

«Naturalmente resta inteso che, qualora, in occasione delle iniziative turistiche sopra accennate, vengano promosse manifestazioni previste dai RR. Decreti-legge 16 dicembre 1923, N. 2740, 6 agosto 1926, N. 1486 e 7 aprile 1927, N. 515, permane l'obbligo, per gli organizzatori, di munirsi, in tempo utile, delle autorizzazioni prescritte dai citati provvedimenti legislativi.

«Le LL. EE. i Prefetti vorranno adoperarsi per l'attuazione delle predette direttive».

Un rifugio per sciatori inaugurato nel Biellese...

Nell'ottobre sulle montagne di là da Oropa, in un punto del sentiero che porta alla valle di Gressoney, a 2100 metri d'altitudine, si è inaugurato un rifugio per sciatori. Ampia, già completamente arredata e fornita di molte cuccette, la bella costruzione sorge sulle rive del lago della Barma; essa dista 2 ore e mezzo da Oropa e 4 da Fontanamora, nella valle del Lys.

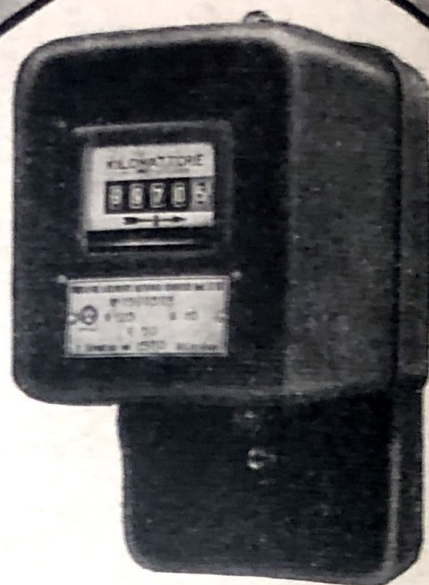
...e due altri nelle Prealpi Lombarde.

Frattanto si sono costruite due capanne per sciatori anche nelle Prealpi Lombarde. La prima eretta, a Colle Varena (m. 1370), al piede del vastissimo campo di sci del Monte Pora, a cavaliere fra la Valeggia e la Valcamonica, si raggiunge tanto da Bratto, quanto dal Giogo della Presolana in circa due ore di marcia; la spesa è stata sostenuta dallo Sci Club Presolana e dalla sottosez. del C.A.I. di Clusone; il rifugio, ha una capienza di 25 persone ed è condotto con servizio d'alberghetto.

Il secondo, il «Rifugio Nenna», non è di nuova costruzione, ma è talmente trasformato e ampliato da assumere nuova importanza. Esso sorge sui pendii della Pontegna. a nord del Monte Guglielmo, a cavaliere tra la Val Trompia e la Valcamonica; è accessibile tanto da Pezzoro, quanto da Pisogne e offre nelle vicinanze magnifici campi per sci. E' di proprietà dello Sci Club l'Alpe ed è condotto ad alberghetto; può ospitare un centinaio di persone.

Un organo governativo per il turismo, in Romania.

Si tratta di un vero e proprio organo di Governo, creato a somiglianza del nostro Commissariato per il Turismo.

Il Governo Romeno, allo scopo di facilitare il soggiorno degli stranieri in Romania, ha preso alcuni importanti provvedimenti tra i quali rileviamo i seguenti: 1) soppressione del visto consolare ai viaggiatori che si recano in Romania per un soggiorno di almeno 5 giorni, massimo 60 giorni; 2) sostituzione dell'attuale biglietto di soggiorno di cui tutti gli stranieri debbono essere provvisti con un «bollettino del turista», che sarà rilasciato dalle autorità romene all'estero; 3) istituzione nelle varie località balneo-climatiche di speciali organi amministrativi incaricati di tutelare i turisti stranieri e facilitare loro il disbrigo delle varie pratiche; 4) esenzioni di tasse doganali per gli apparecchi radio, fotografici, armi e munizioni da caccia, utensili per la pesca e oggetti destinati al «camping» in possesso dei turisti; 5) rilascio di speciali tessere di passaggio per gli automobilisti ed esenzione di tasse di circolazione per un periodo non superiore ai 30 giorni; 6) riduzioni di tasse balneari e delle tariffe negli alberghi; 7) semplificazione delle formalità doganali per i turisti.

FERROVIE

Riduzioni alle comitive sui biglietti combinabili internazionali.

Sono ben noti i vantaggi che presentano per il pubblico che viaggia all'estero i biglietti combinabili internazionali, i quali offrono la possibilità di combinare i più svariati itinerari ed offrono per quanto riguarda particolarmente i percorsi italiani, vantaggio di prezzo in confronto degli ordinari biglietti in conseguenza del modo col quale viene applicata la tariffa differenziale.

A questi vantaggi esistenti, nuovi sono venuti ad offrirsi con l'aver ammesso che dei combinabili internazionali possano fruire anche le comitive di almeno 15 persone, alle quali viene concessa una riduzione del 30 % su tutto il percorso tanto per viaggi di corsa semplice, quanto per viaggi di andata-ritorno, circolari e semi-circolari.

E' concesso altresì che la stessa comitiva possa essere composta di viaggiatori di classi differenti. In caso di viaggio di andata-ritorno, è concessa l'ulteriore facilitazione che i viaggiatori possono compiere il ritorno isolatamente; in caso poi di itinerario circolare l'obbligo del viaggio in comitiva è limitato soltanto a metà del percorso, la rimanente metà del percorso può essere effettuata isolatamente.

E' previsto il trasporto gratuito del conduttore della comitiva. Per le comitive superiori a 50 persone è accordata la gratuità in ragione di 1 conduttore per ogni 50 persone o frazione di 50 fino ad un massimo di 3 conduttori per comitiva.

La durata di validità dei biglietti è fissata come appresso:

33 giorni per i percorsi fino a km.	3.000
45 » » » » »	5.000
60 » » » » »	10.000
90 » » » » »	superiori ai 10.000

Le combinazioni di viaggio possono comprendere percorsi ferroviari, marittimi e lacuali dei seguenti paesi: Algeria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Italia (comprese le ferrovie della Cirenaica, dell'Eritrea e della Somalia), Lussemburgo, Marocco, Portogallo, Svizzera, Territorio della Sarre e Tunisia.

Servizi cumulativi che interessano il turismo.

Nell'ottobre scorso sono andate in vigore norme che regolano un servizio cumulativo, per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, di particolare interesse turistico.

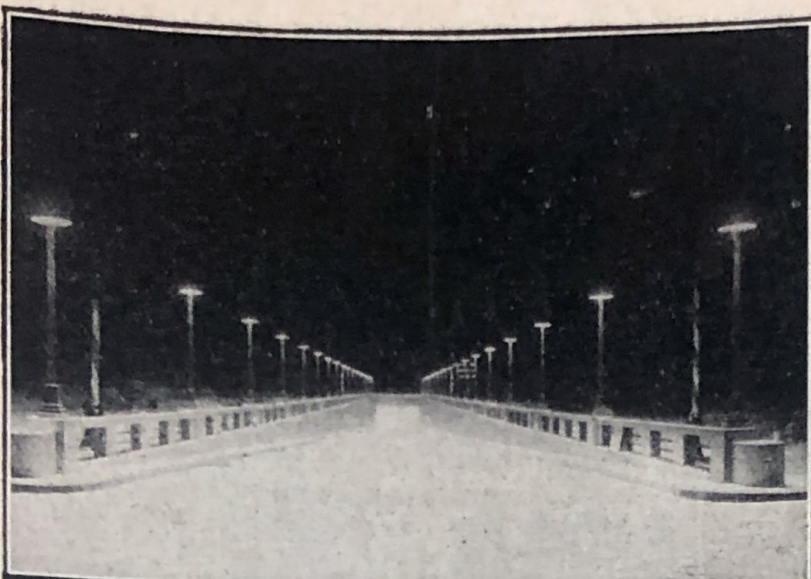
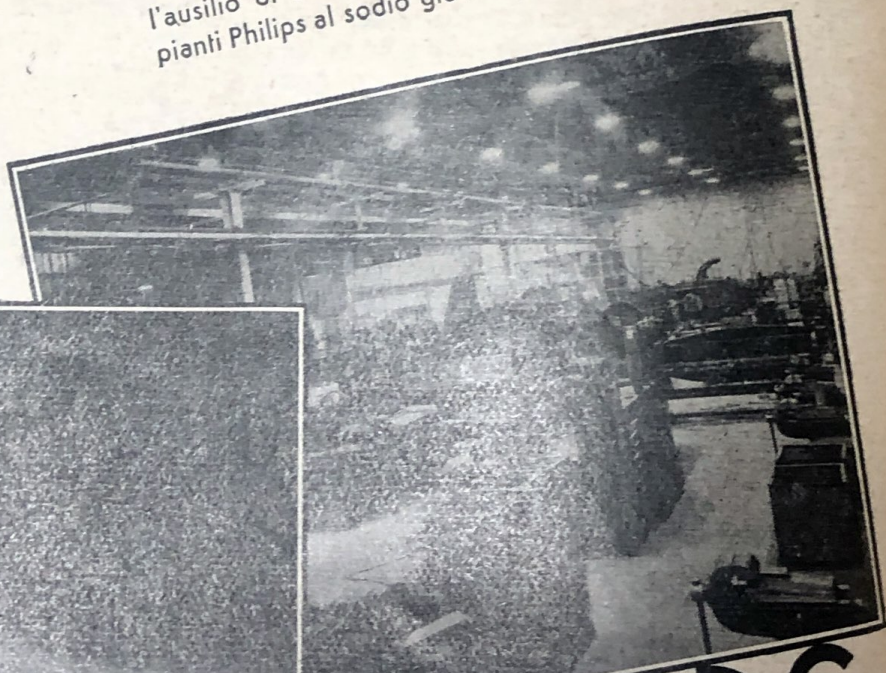
Questo servizio riguarda le relazioni tra la rete statale e la Ferrovia delle Dolomiti attraverso i transiti di Calalzo-Pieve di Cadore e Dobbiaco. Per effetto degli accordi intervenuti è ammesso il rilascio di biglietti diretti *da e per tutte* le stazioni della rete statale (escluse soltanto alcune delle linee secondarie), a tariffa ordinaria e per alcune concessioni speciali (A,B,C, II, VIII e XI), nonchè di biglietti per i fruenti delle riduzioni previste dal Regolamento per i trasporti militari. Per quanto riguarda la Ferrovia delle Dolomiti il servizio è limitato alle stazioni di Cortina d'Ampezzo e di S. Vito di Cadore.

La validità dei biglietti e la facoltà pel viaggiatore di fermarsi nelle stazioni intermedie sono regolati per l'intero percorso cumulativo dalle norme in vigore sulla rete statale.

La conferenza internazionale per i trasporti ferroviari.

Nel fascicolo di ottobre di questa Rivista abbiamo accennato alla importante conferenza di Roma per la revisione dei testi delle convenzioni regolanti fra le nazioni europee (escluse la Gran Bretagna e la Russia) il servizio internazionale di trasporto dei viaggiatori, dei bagagli (C.I.V.) e delle merci (C.I.M.). Questa revisione, oltrechè dovuta per regolamento, che la prevede allo scadere dei cinque anni dall'andata in vigore delle convenzioni stesse, si manifestava necessaria per le nuove esigenze dei traffici rivelatesi in questi ultimi tempi. Ambiente ferroviario ed ambiente commerciale erano concordi, se non in tutto nelle proposte da presentare, però certo nell'opportunità della revisione.

Uno dei punti più importanti e di massima trattati dalla conferenza, riguarda i trasporti combinati con altri mezzi di trasporto. A questo riguardo si è affermata la tendenza di attenuare ed anche eliminare la rigidità di alcune disposizioni esistenti nel vecchio testo in modo da rendere più accessibili simili combinazioni, il cui sviluppo nel futuro è da prevedere abbia a diventare sempre maggiore. La conferenza si è trovata di fronte ad un articolo delle due convenzioni ferroviarie, quella per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, e l'altra per il trasporto delle merci, in cui l'accessibilità di altri mezzi di trasporto è prevista solo in quanto abbiano a considerarsi accessori al trasporto ferroviario ed in quanto, pur ammettendosi deroghe in materia di regolamento giuridico per i trasporti con mezzi non ferroviari, queste deroghe non contrastino alle due convenzioni ferroviarie. D'altra parte non si è potuto non considerare che esiste già una convenzione, detta «di Varsavia», perchè ivi stipulata nel 1929 e resa poi esecutiva nei singoli Stati, per i trasporti aerei, nella quale è già previsto il trasporto combinato tra velivolo ed altri mezzi di trasporto. Si trattava di non contrastare a questa ultima convenzione e d'altra parte di rendere accessibile anche nella C.I.V. e nella C.I.M. ulteriori sviluppi per i trasporti combinati, sviluppi che ora non è ancora possibile prevedere nella loro portata futura.

La discussione che è seguita è stata interessantissima e dal punto di vista tecnico e da quello giuridico. Vari delegati hanno portato ad esempio gli esperimenti di trasporti combinati già in corso nei loro Paesi, altri hanno

considerato la possibilità futura, emettendo opinioni diverse e prospettando varie soluzioni.

La conferenza ha finito appunto per esprimersi su una formula di attenuazione delle norme esistenti, nel senso e con la tendenza sopra indicate.

La convenzione per il trasporto delle merci, come quella che deve regolare un genere di trasporto complesso ed un notevole numero di rapporti, ha richiamato particolarmente l'attenzione e lo studio dei delegati ed ha importato un maggior lavoro per la revisione.

Anche questioni nuove, come quelle della regolamentazione dei carri privati, dei colli espressi, della lettera di vettura all'ordine e negoziabile hanno sollevato dibattiti interessanti e per le argomentazioni giuridiche e tecniche svolte e per l'autorità dei partecipanti alle discussioni, fra i quali figuravano giurisperiti ed esperti valenti in materia di trasporti.

La convenzione, che può interessarci di più per il turismo, è quella riguardante il trasporto delle persone e dei bagagli.

Questa convenzione è stata completata da nuove norme, nelle quali i rapporti tra ferrovia e pubblico sono meglio precisati e in genere regolati con criteri più liberali che nel passato.

Per i biglietti in servizio internazionale si è manifestata una tendenza favorevole ad un notevole aumento dei minimi di validità, finora considerati nella convenzione. Per le fermate intermedie, pur non essendosi potuto raggiungere una intesa per adottare norme comuni circa il numero delle fermate stesse, varie disposizioni sono state approvate che precisano meglio in qual modo e quali condizioni ed entro quali limiti queste fermate possono effettuarsi. Similmente norme più chiare e definite sono state stabilite per l'utilizzazione dei biglietti valevoli per più itinerari.

Non si è ritenuto — come del resto era da prevedere — di estendere ai tagliandi di agenzia il regime della C.I.V. e per le complicazioni che ne sarebbero sorte ed anche perchè in alcuni casi si sarebbe recato più danno che vantaggio. Trattasi in effetti di un tipo di biglietti che serve per certi generi di viaggi e che hanno in genere lunga validità, dai due ai tre mesi. L'accomunare i tagliandi di agenzia con i biglietti internazionali avrebbe avuto la conseguenza di ridurre la loro validità a quella dei biglietti diretti che di norma è inferiore.

Per l'ammissione al trasporto dei bagagli sono stati apportati ritocchi alle clausole esistenti in senso più liberale. Sono stati ammessi nuovi oggetti a tale genere di trasporto, fra altro alcuni di carattere prettamente sportivo.

Si sono poi ampliate e definite le possibilità offerte al viaggiatore per i casi di spedizione del bagaglio, ammettendo fra altro che egli possa sull'itinerario e in base al biglietto fare successivamente più spedizioni, diremo a tappe.

Anche le questioni dell'indennizzo del bagaglio in caso di perdita od avaria o di ritardata resa sono state ampiamente esaminate. Non è stata trascurata la questione dell'interesse alla riconsegna. Le decisioni adottate a tale riguardo dalla conferenza migliorano le norme in favore del pubblico.

Agli effetti della decadenza dei reclami in caso di rimborso si è nettamente distinta la decorrenza per il trasporto del viaggiatore da quella per il trasporto del bagaglio.

La conferenza è durata più di un mese (ottobre e parte di novembre): ad essa hanno partecipato 26 Stati europei e da essa esce rinnovato ed ampliato, nelle due convenzioni, il *codice internazionale* per i trasporti ferroviari.

Occorre ora attendere, per l'andata in vigore, che le convenzioni siano ratificate e poi rese esecutive nei vari Stati mediante approvazione legale.

Il sistema tariffario italiano per i trasporti di viaggiatori.

Si parla sovente di semplificazione dei sistemi tariffari: è cosa facile a dirsi, ma non facile ad ottenersi. Una gran quantità di voci di tariffa, sia pure con lievi differenziazioni da tariffa a tariffa, offre una maggiore accessibilità agli utenti. Però se questa semplificazione è difficile ad ottenere per i trasporti di merci, più agevole lo è per le tariffe riguardanti i trasporti di persone. Per questi ultimi un risultato soddisfacente agli effetti della semplificazione delle tariffe hanno da tempo ottenuto le Ferrovie dello Stato Italiano. Riproduciamo appresso, per conoscenza dei nostri lettori, in modo riassuntivo le linee principali del sistema tariffario italiano per i trasporti di viaggiatori.

La tariffa costituente la base del sistema tariffario è, come molti conoscono, la «tariffa differenziale per i viaggi ordinari di corsa semplice con treni di qualsiasi categoria».

E' la più elevata delle tariffe per i viaggi di corsa semplice. Anche in altri sistemi tariffari (esteri) la tariffa *ordinaria* per viaggi ordinari di corsa semplice costituisce la base alla quale si ragguagliano tutte le altre. Altrove è anche detta tariffa *generale;* così veniva anche chiamata da noi nel passato, ma tale denominazione, per analogia con quanto si pratica per le tariffe merci, è stata sostituita da tempo con quella di tariffa *ordinaria* o *normale*.

L'origine della tariffa differenziale per i trasporti di viaggiatori data dal 1906, poco dopo l'istituzione dell'esercizio di Stato. Essa fu introdotta in seguito ad una vivace campagna a suo favore che si conduceva da tempo. Tengasi però presente che il sistema differenziale era già in vigore da molto tempo per le tariffe merci. La tariffa differenziale viaggiatori ha, nel corso degli anni, subìto modificazioni in confronto alla primitiva.

Dalla tariffa differenziale ordinaria derivano attualmente la maggior parte delle tariffe ridotte:

a) tariffa ridotta del 30% ;
b) » » » 50% (metà prezzo);
c) » » » 70% ;
d) » per i viaggi di andata-ritorno ordinari (15 % circa).

La tariffa ridotta del 30 % si applica:

a) per i viaggi di comitive ordinarie;

b) per i viaggi di alcune determinate categorie di persone o per viaggi che si effettuano in determinate circostanze (partecipazione a congressi, esposizioni e concorsi, viaggi delle infermiere della Croce Rossa, viaggi di appartenenti ad associazioni ed istituti di carità e degli infermi ricoverati, viaggi in comitiva di appartenenti ad istituti di istruzione o di educazione regi o riconosciuti dallo Stato, viaggi in comitiva della Federazione italiana dell'escursionismo, del Comitato olimpionico nazionale e in alcuni casi dell'Opera Nazionale Dopolavoro), ecc.

La tariffa ridotta del 50 % si applica:

a) per i viaggi dei ragazzi di età fra i tre e i sette anni nel servizio interno e fra i quattro e i dieci anni nel servizio internazionale;

b) per i viaggi di alcune determinate categorie di persone (impiegati dello Stato, della Casa Reale, maestri comunali, compagnie teatrali, candidati agli esami di Stato, operai braccianti e lavoratori agricoli, pei viaggi in gruppo di appartenenti all'Opera Nazionale Dopolavoro, ecc., viaggi delle famiglie degli Ufficiali e sottufficiali del R. Esercito, Ufficiali in congedo italiani all'estero, ecc.).

c) per i biglietti rilasciati in base alle carte di antorizzazione;

d) per i viaggi isolati di andata-ritorno durante i giorni festivi a determinate località.

La tariffa ridotta del 70 % si applica:

a) per i viaggi dei militari;

b) per i viaggi di alcune determinate categorie di persone (agenti di pubblica sicurezza, detenuti, indigenti viaggianti a spese dello Stato, elettori politici, veterani e superstiti delle patrie battaglie, indigenti inviati ai luoghi di cura, lavoratori italiani rimpatrianti, emigranti esteri in transito per l'Italia, indigenti esteri rimpatrianti, ecc.);

c) per i viaggi in gruppo di almeno 15 persone nei giorni festivi e per determinate località.

Tanto la tariffa ridotta del 30 % quanto le altre del 50 e del 70 % si applicano poi largamente, sia per i viaggi in gruppi sia anche per i viaggi isolati di andata-ritorno, nei casi di facilitazioni eccezionali di carattere temporaneo per particolari manifestazioni. L'uso di queste facilitazioni si è sempre andato più diffondendo: l'Italia — ricordiamolo ancora una volta — è il Paese dove si concede maggior numero di simili facilitazioni e riduzioni.

Per i viaggi di corsa semplice con treni accelerati, omnibus e misti esiste una tariffa a base costante che a 400 km. s'innesta sulla tariffa differenziale ordinaria: come la tariffa degli andata-ritorno serve precipuamente per il traffico vicinale e locale.

Per i biglietti di *viaggio circolare*, come per i *trasporti in vettura-salone* o *in vetture speciali* non esistono tariffe particolari.

Nel primo caso si applica in uno speciale modo la tariffa differenziale ordinaria, in maniera che il prezzo risulta particolarmente vantaggioso per gli itinerari lunghi e complicati.

Negli altri casi citati (vettura-salone, vetture per ammalati, ecc.) si fa pagare un certo numero di biglietti e un diritto fisso: così per le carrozze saloncino 7 biglietti di 1ª classe, per le carrozze a salone a due assi 10 biglietti di 1ª classe, ecc.

La tariffa degli abbonamenti ordinari, che è fortemente differenziale, è una tariffa a sè, cioè non ha relazione con la tariffa differenziale per i viaggi di corsa semplice. Agli effetti della tassazione le linee sono divise in tre categorie, partendo dal punto di vista della loro importanza di traffico: i percorsi riguardanti linee di seconda e di terza sono calcolati per nove decimi ed otto decimi in confronto di quelli della prima categoria.

Per alcune determinate categorie di persone (impiegati, studenti) si rilasciano biglietti di abbonamento ordinari con riduzione del 50 per cento.

Una forma speciale di abbonamento è costituita dalle « carte di autorizzazione per l'acquisto dei biglietti a metà prezzo ». Altri tipi di abbonamento sono le carte di « libera circolazione ».

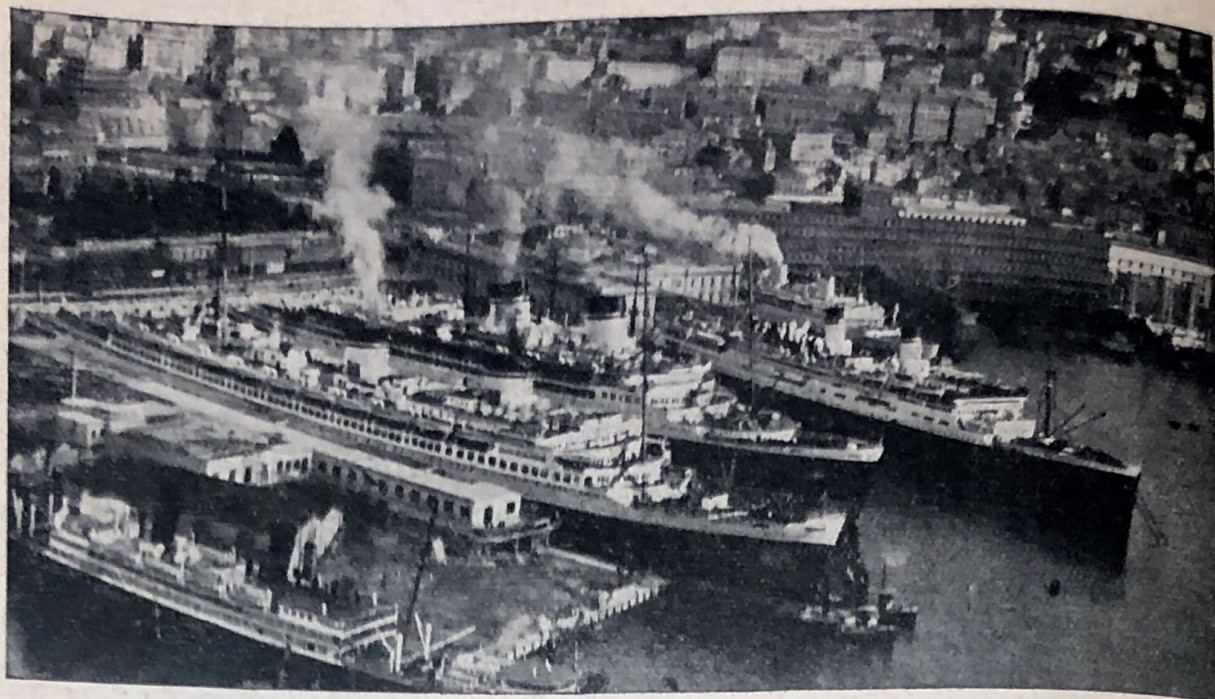
Derivati dalla tariffa degli abbonamenti ordinari sono i prezzi degli abbonamenti speciali, in quanto per ciascuna serie il prezzo delle linee in essa comprese è calcolato sulla tariffa degli abbonamenti ordinari con una riduzione del 20-40 % circa.

I prezzi dell'abbonamento intera rete e delle carte di libera circolazione, di recente istituzione, sono stabiliti « à forfait ».

La riduzione dei termini di resa dei trasporti merci.

Uno degli indici del notevole miglioramento verificatosi da tempo nei servizi ferroviari e della loro regolarità, è la tendenza manifestatasi presso quasi tutte le Nazioni a diminuire i termini di resa entro i quali le Amministrazioni si obbligano a mettere a disposizione del destinatario le merci spedite. La questione è stata discussa anche in seno alla conferenza internazionale tenutasi a Roma nel mese di ottobre per la revisione delle convenzioni regolanti i trasporti internazionali. Qualche Amministrazione estera ha anche adottato il sistema di assicurare — dietro richiesta del mittente — la consegna della merce ad una determinata data. Per loro conto le Ferrovie Italiane dello Stato hanno adottato provvedimenti di notevole vantaggio per il traffico.

Così i termini, già stabiliti in 24 ore per le operazioni in partenza delle spedizioni a grande velocità, sono stati ridotti: a 18 ore per le spedizioni in piccole partite e a 12 (cioè alla metà) per le spedizioni a carro. Sempre poi per le spedizioni a grande velocità, il termine di 24 ore per ogni 250 km. è stato ridotto a 18 ore per i percorsi oltre i 500 km.

Per i trasporti a piccola velocità i termini delle operazioni di partenza sono stati ridotti da 48 ore a 36 per le spedizioni a piccole partite e a 24 per le spedizioni a carro. Inoltre per le spedizioni oltre i 500 km. il termine oltre i 500 km. si calcola non più di 48, ma di 36 ore.

I termini supplementari per i trasporti attraversanti lo stretto di Messina sono stati ridotti da 24 a 12 ore per le spedizioni a grande velocità e da 36 a 24 per le spedizioni a piccola. Inoltre, mentre prima erano considerate a favore dell'Amministrazione 24 ore per ogni giorno festivo riconosciuto che in tutto o in parte cadesse nel termine di resa, ora il provvedimento è limitato alle domeniche.

L'Amministrazione italiana ha poi diramato una serie di disposizioni intese a curare che le operazioni alla partenza, alla consegna tempestiva dei documenti di scorta, alla messa sotto scarico dei carri a destino, ecc., siano curate ed eseguite con la massima celerità e tempestività.

L'elettrificazione ferroviaria in Germania.

Alla fine del 1932 — scrive la *Critica* — esistevano in Germania 1638 km. di linee ferroviarie elettrificate, rappresentanti appena il 3 % dello sviluppo complessivo della rete ferroviaria del Reich.

In base al programma del 1933 è stata deliberata l'elettrificazione di 260 km. di nuove linee e cioè:

1° Augsburg-Stuttgart e diramazione Untertürkheim-Kornwestheim (200 km.); 2° Linee d'interesse locale: Stuttgart-Ludwigsburg e Stuttgart-Esslingen (km. 25); 3° Berlino-Wannsee (km. 25).

Non ostante le cospicue riserve di carbon fossile, si è decisa la graduale estensione della trazione elettrica per le sensibili economie di combustibile e gli altri vantaggi tecnici derivanti all'esercizio ferroviario.

Le Ferrovie austriache.

Il disavanzo dell'esercizio delle Ferrovie austriache per il 1933 è previsto in 140 milioni di scellini circa.

E' annunziata, frattanto, la ripresa delle trattative per l'applicazione della trazione elettrica sulla linea Salisburgo-Linz.

Le ferrovie in Cecoslovacchia.

In Cecoslovacchia l'azienda delle Ferrovie dello Stato durante il 1932 è stata fortemente colpita dalla depressione del traffico. Il disavanzo del bilancio, che era stato di 104 milioni di corone cecoslovacche nell'esercizio 1931, è salito nell'esercizio 1932 a 891 milioni di corone.

Servizi di autobus in luogo di servizi ferroviari in Danimarca.

La Danimarca va gradualmente sostituendo con servizi automobilistici le linee ferroviarie passive. Fra quelle già sostituite sono le linee fra le città di Skelskör, Slagelse, Holbaek, Sorö, Korsör, Naestved, Fakse, Vordingborg e Fuglebjerg, e quelle da Sorö a Vedde e fra Skelskör e Dalmose.

NAVIGAZIONE

Costruzione del porto di Marina di Carrara.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha provveduto per lo stanziamento di oltre cinque milioni di lire che saranno impiegati nella costruzione del porto di Marina di Carrara.

Costruzione di tre pensiline alla nuova stazione marittima di Napoli.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la spesa per la costruzione delle tre pensiline provvisorie sul primo scaglione della nuova stazione marittima di Napoli.

Di esse la prima sarà adibita allo sbarco e al ricovero del bagaglio e le altre due consentiranno ai passeggeri in arrivo e in partenza nei giorni di pioggia, di raggiungere e di lasciare immediatamente l'edificio già sorto al Molo Beverello.

Lavori nel Porto di Bengasi.

Il piano di lavori pubblici che il Regime sta svolgendo, da anni, nelle Colonie, si è, in questi ultimi tempi, intensificato per l'attrezzamento di quelle opere che sono necessarie agli sviluppi commerciali della Libia.

Il porto di Bengasi — scrive il *Corriere dei Costruttori* — è un sistema in cui tre grandi opere si integrano: il molo foraneo, il molo della Giuliana e il molo sottoflutto. Il molo foraneo e il molo della Giuliana costituiscono le sue opere principali, le quali, nella loro convergenza, formano l'imboccatura del porto. Il molo foraneo si può dividere in tre bracci: il primo, rettilineo, di 263 metri, il secondo, curvilineo, di 210 metri, ed il terzo, rettilineo, e parallelo alla costa, di 800 metri. Di quest'ultimo braccio è previsto il prolungamento, cosicchè la sua lunghezza totale raggiungerà gli 833 metri. Lo spessore normale del molo è di 10 metri, ma, nell'ultima parte del braccio, aumenta fino a 12 metri.

La prima nave bananiera italiana per il traffico con la Somalia.

Proveniente dai cantieri di Gothemburg, dove è stata costruita per conto della S. A. di Navigazione Italo-Somala, è giunta recentemente nel porto di Genova la motonave *Duca degli Abruzzi* che è la prima nave bananiera italiana. La nave, di proprietà della S.A.N.I.S. di Genova, è lunga m. 95, larga m. 12 ed ha una portata di circa 3200 tonn. Le stive frigorifere, adattate in modo particolare per le banane, sono quattro, capaci di contenere oltre 5000 quintali di banane. La nave, che entrerà quanto prima in linea per il trasporto bananiero dalla Somalia all'Italia, toccando gli scali di Mogadiscio, Merca e Kisimaio nell'andata, e Napoli e Genova nel ritorno, è munita di due moderni Diesel di 3700 cavalli capaci di una velocità media oraria di 16 miglia.

Il traffico portuale nella Jugoslavia.

Il movimento nei porti della Jugoslavia nel 1932, secondo le statistiche ufficiali ora pubblicate, si riassume nei seguenti dati:

Velieri entrati	11 617	per tonn.	434.273.000
» usciti	11.445	»	431.847.000
Vapori entrati	79.878	»	15.408.728
» usciti	81.243	»	15.788.783

A questo traffico le diverse marine hanno partecipato nelle seguenti proporzioni:

Jugoslavia	navi	85.314	per	12.401.938	tonn.
Italia	»	5.355	»	774.603	»
Inghilterra	»	98	»	370.667	»
Grecia	»	75	»	67.574	»
Germania	»	22	»	64.101	»
Olanda	»	12	»	25,045	»
Stati Uniti	»	25	»	24.486	»
Spagna	»	10	»	18.679	»

La marina mercantile italiana, come si vede, occupa il primo posto fra le bandiere estere nel traffico marittimo jugoslavo.

Classificando i porti per importanza di movimento, si ha che nel 1932 il porto di Spalato segnò un movimento globale di 17.919 navi per tonn. 5.430.306. Seguono in ordine i porti di Ragusa, con navi 8859 per tonn. 3.607.727 e di Sussak, con 8933 navi per 1.905.480 tonn.

Il più grande rompighiaccio del Baltico.

Il porto di Stettino si è arricchito di un rompighiaccio che potrà rendere preziosi servigi alle navi durante la stagione invernale. E' costruito in modo che nonostante il più grande ammasso di ghiacci, potrà rimorchiare vapori di tonnellaggio anche alto. Le sue macchine sviluppano normalmente una forza di 1800 cavalli che però, grazie all'impiego di speciali compressori, può essere elevata a 2300. Su mare libero, il rompighiaccio può percorrere 13 miglia all'ora.

Fanno parte dell'attrezzatura della nave potenti riflettori, un impianto modernissimo di marconigrafia e grandi riserve di carbone per potere, all'occorrenza, rifornire i piroscafi incagliati. A poppa è collocato un verricello robustissimo col quale è possibile trascinare a traverso la massa di ghiaccio piroscafi di gran mole.

Un nuovo servizio del Lloyd Triestino in Russia.

Ai primi di ottobre il Lloyd Triestino, d'accordo con le autorità sovietiche, ha inaugurato un nuovo servizio fra Batum, Genova e Marsiglia. Oltre a ciò sono in corso trattative per un nuovo regolare servizio da carico fra Batum, Trieste e Venezia.

Il monopolio statale del traffico di cabotaggio in Turchia.

In Turchia è stato recentemente decretato il monopolio del traffico di cabotaggio. La flotta commerciale turca in seguito al nuovo regime, adottato dallo scorso agosto, comprende navi di tre categorie.

Prima classe: navi aventi una stazza di 1500 tonn. e la velocità di 16 miglia.

Seconda classe: navi aventi stazza di 2000 tonn. e velocità di 14 miglia.

Terza classe: navi ricostruite in modo da tenere il mare, e con velocità non inferiore a 16 miglia.

SPORT

Tennis.

In assenza di De-Stefani, tenuto lontano dai *courts* dopo l'incidente occorsogli a Merano, i Campionati italiani si svolsero a metà ottobre a Trieste.

Per quanto alcuni possessori del titolo abbiano riconfermato il loro valore, si può dire che i giovani hanno risposto in pieno alla aspettativa degli sportivi. Il criterio di aumentare le basi di reclutamento, ha consentito di considerare che il tennis è uno sport che può essere praticato da tutte le classi e non soltanto da una classe ristretta.

Le giornate tennistiche triestine hanno infatti messo in luce i giovanissimi. Quattro atleti della nuova leva del tennis sono sortiti primi dal torneo di Trieste; e fra gli ultimi otto che hanno partecipato ai quarti di finale, il solo De Minerbi non si poteva considerare fra i giovani. L'avvento dei giovani e la constatazione lieta dei loro progressi non significa che essi siano già in condizione di sostituire i nostri più accreditati rappresentanti. Palmieri ha vinto da par suo il Campionato, e se De-Stefani fosse stato presente non avrebbe du-

rato molto a imporsi. Ma ciò che piace rivelare è che la categoria dei giovani avanza, progredisce, brucia le tappe e irrompe sui campi di gioco con autorità e con baldanza.

Atletismo.

La vittoria di Beccali a Los Angeles ha contribuito senza dubbio a dare una nuova coscienza atletica alla massa dei nostri sportivi. L'annata, specialmente per i successi nostri negli incontri internazionali, è stata quanto mai proficua, perchè in tutti gli incontri contro le rappresentative nazionali svoltesi nel 1933 i nostri colori uscirono vittoriosi. Bilancio veramente confortevole che autorizza a sperare in nuovi e più importanti successi.

Nello scorso ottobre gli atleti italiani gareggiarono contro l'Austria e contro la Svizzera, vincendo la prima con 73 punti contro 58 e la seconda con 93 punti contro 65. Non si può dire che le due Nazioni battute siano fra le più efficienti nel campo dell'atletica leggera, ma è altresì vero che non sempre noi allineammo gli uomini più forti, allo scopo di cimentare anche uomini di non primaria fama. Infatti nell'incontro con l'Austria a Vienna e successivamente con la Svizzera a Padova, la Federazione Italiana, seguendo un metodo già adottato con l'Inghilterra, ha schierato gli atleti azzurri ciascuno nella propria specialità, senza richiedere troppo agli assi, evitando a questi sforzi in diverse gare nella stessa giornata. L'esperimento non ci diede tutte rose, ma anche qualche sconfitta non prevista; ma esso servì a valorizzare gli elementi di rincalzo, abituandoli alla lotta. I risultati sono forse ancora più apprezzabili che non le vittorie stesse, perchè essi dimostrarono alla base dei numeri e dei tempi il continuo miglioramento dei nostri. A Vienna, per esempio, Mignani ha portato a 45 m. il *record* del disco, Rolla ha raggiunto nel lancio del peso i m. 14,03, di pochi centimetri al disotto del *record* nazionale, Agosti ha superato i 60 m. nel giavellotto.

L'incontro con la Svizzera superò ogni previsione, perchè gli azzurri vinsero quindici delle diciassette gare fissate. Il risultato più notevole contro la rappresentanza elvetica fu quello registrato dall'udinese Agosti, il quale nel tiro del giavellotto sfiorò i 61 m., dimostrando la possibilità di migliorare presto il *record* italiano. Notevoli furono le affermazioni del siciliano Mastroianni nella gara dei 5 km., del bolognese Bononcini che raggiunse un ottimo limite nel disco, di Cartoni e Rabaglino nei 400 m. piani e del torinese Mori nei 400 m. con ostacoli.

Mentre ciò avveniva a Padova, le atlete nazionali incontravano per la prima volta le atlete austriache che uscivano complessivamente vittoriose dall'incontro. I nostri elementi attuali sono ancora troppo pochi, ed anche a Udine il peso delle gare fu sostenuto specialmente dalla Valla, dalla Testoni e in parte dalla Bertolini. Le sorti della giornata furono sollevate soprattutto dalla Valla, la quale migliorò il *record* del salto in alto, raggiungendo m. 1,517 e quello degli 80 m. ostacoli, portandolo a 12'' ed uguagliò il *record* dei 100 m. piani. Dal canto suo la Testoni portò il *record* di salto in lungo a m. 5,15.

Alla Maratona internazionale, organizzata come di consueto da *La Stampa*, parteciparono campioni stranieri del valore dello svedese Enockson, dell'austriaco Tuschek e del belga Vandersteen. Ma la vittoria toccò ad un maratoneta italiano, ad un giovane di vent'anni, Alfredo Cenghini dell'Audace di Roma, addetto alle tranvie dell'Urbe. Il giovane atleta fece una gara prudente e venne negli ultimissimi chilometri soltanto ad affermare i suoi diritti alla vittoria; egli vinse per due minuti di vantaggio compiendo i 42 km. 750 in ore 2, 38' 39'' 1/5.

Nella stessa giornata il pubblico radunato allo Stadio Mussolini potè applaudire altri atleti nazionali, e fra questi Beccali in una prova di 1500 m. che l'olimpionico coprì in 3' 49'' 6/10.

Mentre a Torino si svolgeva l'interessante riunione, sulle strade lombarde, da Milano a Como, veniva disputato il Campionato italiano di marcia su i 50 km. Umberto Olivoni vinceva in ore 4, 56' 36'' 4/5, battendo Rivolta di sette minuti.

Pugilato.

E' destino che nei confronti del gigante italiano, Primo Carnera, i tecnici nostri non riescano mai a cogliere nel segno. Anche per l'incontro di due mesi fa a Roma contro lo spagnolo Paolino Uzcudum tutti si trovarono d'accordo nel pronosticare che il Campione del mondo avrebbe vinto assai prima del limite della 15ª ripresa, con il mandare definitivamente l'avversario al tappeto per il fatale conto dei dieci secondi. Si poteva pensare infatti che se Carnera aveva liquidato Sharkey

in meno di sei riprese, Paolino ritenuto inferiore all'americano, sarebbe stato liquidato assai più presto.

Ma se Carnera non ha atterrato il basco (che del resto nessun altro aveva messo al tappeto), sul *ring* rifulsero però le terribili doti di forza del Campione del mondo, al quale si può forse imputare di non aver preso troppo sul serio l'avversario che nè gli anni, nè la lunga carriera hanno finora diminuito e che rappresenta tuttora un atleta non facilmente domabile da chicchessia, per la grande forza di resistenza, per l'infinito orgoglio, per la ermetica guardia. Ma agli esperti di pugilato, pochi in confronto degli ignari, non è sfuggita la potenza del Campione del mondo di fronte al quale Paolino fu il primo ad accorgersi di nulla potere ed a chiamarsi grandemente fortunato qualora avesse potuto giungere al limite. Ed al limite giunse infatti, perchè Carnera si lussò la mano destra nel corso della nona ripresa e perchè usò larga generosità in quei momenti in cui il basco era più scosso.

Certamente si parlerà molto dell'incontro di Roma. Ma gli esperti sono convinti che al presente non si vede quale possa esser il pugilatore capace di resistere al Campione del mondo quando questi salirà sul *ring* nella piena efficienza dei suoi mezzi e dopo una preparazione adeguata alla responsabilità di conservare quel titolo che non potrà esser messo in competizione a cuor leggero: perchè il titolo di Campione assoluto del mondo non è mai agevole conquistare, ma quasi sempre impossibile riconquistare.

Nel corso della riunione di Piazza di Siena si svolse il combattimento valevole per il titolo di Campione di Europa fra il detentore Sybille e Locatelli. Il verdetto fu favorevole all'italiano, ma non si può dire che l'incontro ci abbia rivelato il migliore Locatelli, per il quale può essere di attenuante il faticoso combattimento sostenuto otto giorni prima a Lilla contro Heintz.

Di fronte ai due maggiori avvenimenti passarono in secondo ordine combattimenti che pur avrebbero potuto formare il piatto ghiotto di qualsiasi riunione e cioè l'incontro per il titolo italiano dei *medio leggeri* fra il detentore Michele Palermo e lo sfidante Vittorio Venturi e quello fra Vittorio Tamagnini e l'inglese Tommy Rogers. Vittorio Venturi strappò il titolo per un lieve stacco di punti e Tamagnini vinse agevolmente, fornendo un combattimento brillantissimo, nel quale il Campione del Sud-Inghilterra corse il rischio di perdere prima del limite delle sei riprese.

In ottobre si disputarono a Ferrara i Campionati italiani dei dilettanti fra un numero considerevole di elementi di ogni regione della Penisola. I Campioni 1933-34 risultarono i

seguenti: pesi mosca: Urbinati (Lazio); pesi gallo: Sergo (Venezia Giulia); pesi piuma: Bosoni (Emilia); pesi leggeri: Facchin (Liguria); pesi medi leggeri: Totti (Emilia); pesi medi: Strozzi (Emilia); pesi medio massimi: Saruggia (Lombardia); pesi massimi: Capponi (Lazio).

Il 25 ottobre il Segretario del P. N. F., presente il Segretario del C.O.N.I., consegnò a nome del Direttorio Nazionale il Premio del Littore per il 1931-IX ed una medaglia d'oro alla Federazione Pugilistica che ha assicurato nell'anno all'Italia la vittoria in dodici incontri internazionali di squadre.

Ippica.

Fu motivo di vero orgoglio per noi allorchè nello scorso mese di ottobre il nostro tre anni *Crapom* della Razza del Soldo, rinnovando il successo di Ostenda dell'estate, trionfò nel *Premio dell'Arco di Trionfo*, la maggior prova autunnale francese, nella quale si era già laureato *Ortello*. Non era mai avvenuto prima di allora che a Parigi un cavallo italiano partisse con la unanimità dei pronostici dei tecnici e fosse il favorito della quota, ma gli intenditori avevano riscontrato già nella sua vittoriosa corsa in Belgio, contro i migliori cavalli europei le grandi possibilità del cavallo italiano. Questo prodotto di *Cranach* e di *Pompea*, nato ed allevato a Pontenure nell'allevamento della Razza Bellotta, vincitore in Italia del *Gran Premio di Milano* e del *S. Leger*, per citare i titoli più significativi, ebbe a Parigi tutto il campo contro di sè. Ma questo fenomenale cavallo, per il quale il suo fantino Caprioli aveva tardato a trovare un passaggio, ebbe il potere negli ultimi duecento metri di impiegarsi con un cuore eccezionale, fornendo un finale raramente visto sugli ippodromi e tale da classificare *Crapom* fra i più grandi campioni del *turf*. Di ciò si rallegra il fervente dell'ippica, il quale è grato al giovane allenatore Federico Regoli di aver saputo preparare il suo pensionario nel modo che nessun altro professionista avrebbe meglio saputo.

Ciclismo.

Dopo lo scacco che lo sport ciclistico italiano subì ai Campionati del mondo e a un periodo di dissolvimento durante il quale la partecipazione dei nostri corridori alle prove straniere apparve svogliata e perciò riuscì infruttuosa, la ripresa delle corse su strada in Italia rivelò un nuovo ardore.

Lo svolgimento del Campionato del mondo in cui il francese Speicher iniziò fin dalla partenza il suo sforzo che lo doveva coronare Campione, trovò imitatori fra noi e Bovet e Olmo nella Milano-Modena attaccarono fin dal primo chilometro dando un carattere alla corsa anche se non la poterono vincere. La stessa tattica fu usata nel *Giro di Lombardia*, la corsa che vive tuttora per i riflessi delle sue affascinanti edizioni dell'ante-guerra, e Domenico Piemontesi, che potè resistere fin in ultimo dimostrandosi il più tenace e il più forte nella giornata, non dovette lamentarsi di esser partito senza preoccupazioni nè della distanza, nè di una eventuale ripresa degli avversari. La maggioranza dei quali non è ancora pronta ed attrezzata a sventare i colpi impetuosi e gli audaci tentativi, perchè nel fondo sussiste la preoccupazione di non volere impegnarsi nel timore di giovare ad altri con una poderosa caccia degli audaci fuggiaschi. Ma è già confortevole sintomo quello che le ultime corse dell'annata hanno offerto, perchè esso promette nella prossima ripresa delle corse su strada dopo la pausa invernale uno sport più vivace.

Il cambio della guardia all'U. V. I. ha portato il cambiamento del nome dell'ente reggitore del ciclismo che da ottobre si chiama *Federazione Ciclistica Italiana*, della quale è presidente l'antico corridore Federico Momo e vice-presidente il console Ugo Leonardi. Il presidente del C.O.N.I., chiamando alla presidenza il Momo, intese esprimere la sua decisione che le corse su pista, specialmente di velocità e di mezzofondo, avessero una ripresa. La F. C. I. si ripromette di avviare i giovani alle corse di velocità e perciò ha già provveduto ad interessarsi nel modo più convincente alla creazione, alla sistemazione e alla efficienza delle piste.

Motociclismo.

Fra le molte prove di minore o maggiore importanza iscritte al Calendario nazionale indubbiamente sta in primo piano quella svoltasi a Roma a metà ottobre sulla pista dell'aerodromo del Littorio. In quella occasione vennero disputati il *Gran Premio d'Italia* e il *Trofeo Internazionale della Velocità*. Il primo ottenne un ottimo successo, il secondo mancò al suo scopo, perchè Inghilterra, Germania, Francia e Belgio preferirono disinteressarsi di una manifestazione che per la loro industria non rappresentava troppo sicure possibilità di

vittoria. Il regolamento del Trofeo Internazionale della Velocità, discusso e approvato in vari Congressi della F.I.C.M., di cui è presidente il Conte Alberto Bonacossa, unico italiano alla testa di una Federazione internazionale, ha una formula molto severa. Infatti per poter aver ragione in una prova retta da tale regolamento bisogna poter disporre di un complesso perfettissimo di uomini e di macchine. Non è sufficiente possedere un guidatore fuori classe o una macchina pure fuori classe: bisogna dominare in due classi distinte con tre elementi presi nelle due classi stesse. Questo regolamento ineccepibile e logico fu, al momento della partecipazione, ritenuto troppo severo e i probabili partecipanti stranieri trovarono cento scuse per coprire le reali ragioni dell'astensione. La vittoria della squadra italiana — anche se non potrà esser riconosciuta perchè il regolamento prevedeva la partecipazione di almeno tre squadre — non è men degna di rilievo e Brusi e Panella su Guzzi e Lama su M. M. dimostrarono di esser ben degni di far iscrivere il nome del nostro Paese sul Trofeo. Incidenti di poco conto, che riconfermarono ancora una volta come le corse siano il più severo, anzi l'unico collaudo per le macchine, tolsero alla Guzzi l'attesa vittoria e facilitarono il compito a Carlo Fumagalli che con la Miller a lui affidata dai fratelli Balsamo potè vincere alla media di 148 km. 067. La superiore velocità della nuova Guzzi fu rivelata dal giro più veloce stabilito da Bandini in 1' 15'' 1/5 alla media di 156 km. 901.

Nella categoria 175 F. Lama con M. M. vinse agevolmente alla media di 114 km. 481, staccando di oltre cinque primi il secondo classificato. Contro la Guzzi 250 cmc. non v'era nulla da fare e le tre marche avversarie abbandonarono nel corso della prova lasciando Brusi, Panella e Nocchi padroni assoluti del campo. Brusi passò il traguardo con il vantaggio di un quinto di secondo in confronto di Panella alla media di 136 km. 183, mentre Nocchi era a sedici secondi. Brusi fornì il giro più veloce in 1' 2'' 3/5 alla media di 142 km. 844. Nella categoria 350 cmc., alla quale nessuna macchina di costruzione nazionale prese parte riuscì vittorioso Pigorini su Rudge alla media di 137 km. 720, mentre con la media di 144 km. 241 Susini su Norton si aggiudicò il giro più veloce.

La *XV Esposizione del Ciclo e Motociclo* avrà luogo, come di consueto, a Milano nel Palazzo della Permanente. La data fissata è quella dal 13 al 21 gennaio prossimo. Lo sviluppo raggiunto dal motociclismo nel nostro Paese, favorito in questi ultimi mesi dalle concessioni di carattere fiscale assicurate dal Governo Fascista non mancherà di ripercuotersi in modo assai vantaggioso sulla manifestazione del mese venturo. La mostra è in

questa occasione indetta dal Gruppo Costruttori di Motocicli e Velocipedi, aderente alla Associazione Nazionale Industrie Meccaniche e Affini. Il Comitato Esecutivo per la organizzazione della Mostra avrà come presidente il Comm. Gian Fernando Tomaselli e come segretario il Prof. G. Robecchi.

Automobilismo.

Nel corso dell'assemblea dell'A.I.A.C.R. tenutasi a mezzo ottobre a Parigi fu approvato il *Calendario sportivo internazionale* per il 1934 che tra raduni, corse, prove di regolarità, grandi premi comprende 74 manifestazioni. Le prove *italiane* iscritte al Calendario internazionale sono le seguenti: 16-18 febbraio: 3ª Coppa Invernale delle Alpi; 7-8 aprile: 8ª Coppa delle Mille Miglia; 22 aprile: 10° Circuito di Alessandria Pietro Bordino; 6 maggio: Gran Premio di Tripoli; 20 aprile: 25ª Targa Florio; 26-31: Primo Giro d'Italia in due tappe con arrivo a Milano e a Roma; 10 giugno: 9° Premio Reale di Roma; 17 giugno: 11ª Pontedecimo-Giovi; 24 giugno: Gran Premio di Monza; 22 luglio: 13° Circuito del Montenero-Coppa Ciano; 12 agosto: Targa Abruzzo, corsa delle 20 ore; 15 agosto: 10ª Coppa Acerbo; 26 agosto: 3ª Corsa dello Stelvio; 9 settembre: Gran Premio d'Italia; 16 settembre: 5° Circuito di Cremona.

Calcio.

Il presidente della Federazione del calcio espose in ottobre in una interessante relazione le linee programmatiche costituenti un completo elenco dei problemi attuali di questo sport, problemi che investono la disciplina e la finanza, la propaganda e l'efficienza, l'organizzazione tecnica e l'attività internazionale. Di tutti i punti esposti di particolare interesse è quello che riguarda lo sveltimento dei Campionati, inteso come alleggerimento degli oneri delle Società e come pratica necessità perchè possano essere intensificati i rapporti sportivi con l'estero. I due problemi sono abbinati per forza di cose, poichè la creazione di un poderoso calendario internazionale presuppone un risparmio di tempo nelle competizioni di Campionato. Naturalmente questa accresciuta attività con l'estero non deve essere ricercata soltanto attraverso le prove della squadra nazionale, la cui attività deve essere contenuta in limiti di convenienza e di decoro sportivo. Vasto campo sarà lasciato agli incontri della Nazionale B, a quelli delle rappresentative di Zone e specialmente alle iniziative delle singole Società.

Dal punto di vista puramente nazionale la revisione delle formule di Campionato riguarda tutte le categorie di società e tiene di vista il momento economico che consiglia di ridurre gli impegni finanziari, senza trascurare il fine di propaganda e di miglioramento tecnico. Sotto questo punto di vista merita speciale riguardo il proponimento di risolvere in modo definitivo il problema della Divisione Nazionale B, dopo l'esperimento in corso della formula transitoria e le riforme dei Campionati.

Non sarà certo dispiaciuto ai dirigenti le Società sentire dal Gen. Vaccaro i suoi proponimenti in materia amministrativa, di curare cioè la maggiore economia compatibile con le esigenze funzionali della Federazione. E' stata infatti annunciata una politica di riduzioni di tasse e di assistenza tecnico-amministrativa alle Società meno ricche, politica che sarebbe già stata applicata se la Federazione non dovesse preoccuparsi delle sue finanze alla vigilia del Campionato del mondo.

Nello scorso ottobre, e precisamente il giorno 22, il calcio italiano ebbe occasione di sostenere tre incontri internazionali, due dei quali fuori dei confini ed il terzo in patria. La squadra nazionale A, composta di nove elementi della Juventus, giuocò a Budapest contro l'Ungheria e vinse per 1 a 0. La squadra nazionale B giuocò invece con l'Ungheria B a Vercelli una partita assai strana che si chiuse con un pareggio di 4 punti per ciascuna squadra. Infine la squadra dell'Alta Italia battè per 1 a 0 l'undici della Marca del Brandeburgo a Berlino. Lo sport italiano del calcio ha dato, anche in questa occasione, motivo di rallegramento e conferma della sua efficienza.

Dopo la pausa per tali partite il Campionato riprese su tutti i fronti. Al primo novembre, dopo l'ottava giornata le classifiche erano le seguenti: Ambrosiana-Inter p. 13; Triestina e Iuventus p. 11; Roma, Bologna e Alessandria p. 9; Milan, Pro Vercelli, Fiorentina e Lazio p. 8; Padova, Palermo e Napoli p. 7; Torino, Genova, Brescia e Casale p. 6; Livorno p. 5. Nella Divisione Nazionale B le classifiche erano le seguenti: *Girone A:* Sampierdarenese p. 13; Pro Patria p. 10; Spezia e Viareggio p. 9; Vigevano e Catanzaro p. 8; Seregno, Messina, Novara e Cagliari p. 7; Legnano p. 4; Pavia p. 3; Derthona p. 2; Seregno e Cagliari avevano giocato una partita in meno. *Girone B:* Modena e Bari p. 12; Perugia p. 10; Grion, Atalanta e Foggia p. 8; Comense e Serenissima p. 7; S.P.A.L. e Cremonese p. 6; Vicenza, Verona e Pistoiese p. 4.

POSTE · TELEGRAFI

Invio all'estero di pieghi contenenti merci soggette a dogana.

L'art. 10 del Regolamento di esecuzione della Convenzione Postale Universale di Londra, prescrive che gli invii postali in pieghi aperti o chiusi, contenenti merci passibili di diritti doganali, debbono essere muniti di speciali etichette verdi, per essere sottoposti all'arrivo alla visita doganale. L'Amministrazione postale italiana, mentre non accetta tale sistema per i pieghi in arrivo, lo ammette per quelli in partenza, diretti agli Stati che hanno aderito alla Convenzione. Ma avviene spesso che gli invii in partenza dall'Italia, mancando della prescritta etichetta, dànno luogo a controversie fra i destinatari dei pieghi stessi e le dogane estere, le quali applicano multe e spesso confiscano gli oggetti spediti. E' necessario, perciò, curare, in caso di spedizione dei pieghi suddetti, l'applicazione delle etichette verdi, le quali vengono fornite gratuitamente, su semplice richiesta, da tutti gli uffici postali.

Francobolli celebrativi dell'Anno Santo.

Sono stati messi in vendita, per la celebrazione dell'Anno Santo, i seguenti nuovi tipi di francobolli:

A) Per l'affrancatura delle corrispondenze: da cent. 20, 25, 50, lire 1,25 e 2,55 (+ L. 2,50 di sopraprezzo per quest'ultimo).

B) Per la sopratassa di posta aerea: da cent. 50 (+ 0,25 di sopraprezzo) e da cent. 75 (+ 0,50 di sopraprezzo).

L'importo dei sopraprezzi è destinato a favore dell'Ordine Equestre del Santo Sepolcro di Gerusalemme, eppertanto i tre indicati francobolli da L. 2,55 + 2,50, da 0,50 + 0,25 e da 0,75 + 0,50 nei riguardi dell'affrancatura e della sopratassa di posta aerea hanno valore soltanto pel prezzo base di L. 2,55, 0,50 e 0,75.

Francobolli commemorativi del pallone stratosferico U. R. S. S.

A ricordo dell'impresa del pallone stratosferico sovietico il Commissariato delle Poste dell'Unione Sovietica ha emesso una speciale serie di francobolli del valore di 5, 10 e 15 copechi. Detti francobolli portano la riproduzione del pallone, la data dell'ascensione e la quota raggiunta.

Francobolli speciali per il viaggio del dirigibile « Conte Zeppelin » nel Nord-America.

In occasione del viaggio circolare verso il Nord-America intrapreso il 14 dello scorso ottobre dal dirigibile « Zeppelin », l'Amministrazione germanica delle Poste ha emesso speciali francobolli da 1, 2 e 4 Reichsmark che possono essere acquistati presso l'Ufficio vendita di francobolli per collezione (Versandstelle für Sammlermarken, Berlin C 2) al quale possono essere dirette le eventuali richieste.

Una nuova linea postale aerea.

In coincidenza ad Algeri con la linea Marsiglia-Algeri è entrata in regolare esercizio una nuova linea postale aerea settimanale: Algeri-Zinder con il seguente itinerario: Algeri-Oran-Colomb Béchar-Adrar-Bidon N. 5-Gao-Niamey-Zinder. Le partenze si effettuano il martedì (ore 12) da Algeri. Gli arrivi a Zinder avvengono il venerdì alle ore 16. Il viaggio di ritorno da Zinder ha inizio il martedì successivo alle ore 6 con arrivo ad Algeri il giovedì alle ore 17.

Con questa linea possono aver corso corrispondenze ordinarie e raccomandate per i territori del Sud Algerino, per il Sudan Francese, per il Dahomey, per la Costa d'Oro e per la Nigeria con le seguenti sopratasse aeree: Sud Algerino L. 1 per le lettere e cartoline ogni 10 grammi e L. 1,25 per gli altri oggetti, ogni 50 grammi; altri paesi: L. 2,75 per lettere e cartoline ogni 10 grammi e L. 3,50 per gli altri oggetti ogni 50 grammi.

L'Esperanto e le Poste.

L'Unione Postale e Telegrafica, ha stabilito con l'art. 7 della Convenzione, che l'Esperanto può essere considerato come un linguaggio chiaro, e quindi da ammettersi come tale, nelle comunicazioni telegrafiche internazionali.

La Direzione Generale delle Poste e Telegrafi dell'Ungheria, ha recentemente edito una serie di cartoline postali da 16 *filler* con inscrizioni spiegative in lingua ungherese, francese ed esperanto.

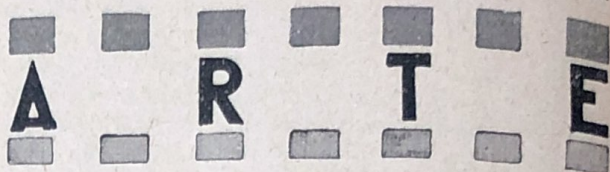
Il Ministero delle Poste francese ha disposto affinchè la Stazione Radiofonica della Torre Eiffel diffonda regolarmente, una volta per settimana, dei comunicati in Esperanto sul turismo francese.

Tassazione delle corrispondenze per l'Albania.

Per effetto del nuovo accordo coll'Amministrazione delle Poste albanesi, il porto delle lettere dirette in Albania è stato ridotto da 20 a 15 grammi, come per l'interno del Regno.

Servizio delle lettere-telegrammi NLT (notturno lettera-telegramma) per le vie Italcable e Italo-Radio.

Detto servizio è stato esteso a tutti gli uffici della Guiana Britannica, con la tassa di lire-oro 1,50 per parola, per Akyma, Mabaruma, Mackenzie City, Morawhanna, Rockstone e Wismar B. G., e di lire-oro 1,585 per parola per Apoteri, Kamakusa, Kurupung e Potaro.

ARTE

La proroga della chiusura dell' Esposizione della Pittura Ferrarese del Rinascimento.

S. E. il Capo del Governo ha autorizzato la proroga della data di chiusura dell'Esposizione della Pittura Ferrarese del Rinascimento, già compresa nel programma delle manifestazioni del Centenario Ariostesco. Nell'occasione il Ministero delle Comunicazioni ha accordato la riduzione ferroviaria del 50 % per Ferrara da tutte le stazioni del Regno, dal 1° novembre al 24 dicembre.

L'annuncio della proroga e delle concessioni ferroviarie è stato accolto con molto favore dalla cittadinanza, gratissima al Duce pel Suo alto interessamento.

Storico affresco venuto alla luce in una chiesa di Todi.

Nella chiesa di San Filippo Benizzi a Todi, è stato scoperto un grande affresco rappresentante la Vergine seduta sul trono e recante in braccio il Bambino. Il bellissimo dipinto si fa risalire al Quattrocento e viene attribuito alla scuola fiorentina di Filippo Lippi. Il rinvenimento ha un'importanza oltre che artistica, storica, dato che l'immagine fu oggetto nei secoli scorsi di straordinaria venerazione da parte del popolo.

La XIX Biennale di Venezia.

Si terrà l'anno venturo a Venezia, dal maggio all'ottobre, la XIX Esposizione Biennale Internazionale d'Arte Moderna.

Tale manifestazione, limitata un tempo alla sola esposizione di opere d'arte, è ora arricchita da altre estrinsecazioni artistiche che completano il panorama dell'arte contemporanea.

Oltre alla Sezione dell'Arte Decorativa Internazionale, che già figurava nelle due precedenti mostre, vi si terrà un *convegno internazionale di teatro e di poesia*, che si svolgerà dal 7 al 21 luglio 1934. La Biennale bandisce per ciò due concorsi: l'uno, destinato alla migliore raccolta di poesia in lingua italiana, inedita o solo pubblicata in riviste o giornali negli anni 1933-34, con un premio di L. 10.000; l'altro, con un premio di L. 5000, destinato alla migliore traduzione poetica di un'opera peculiare della letteratura francese moderna.

Nell'agosto vi sarà la seconda *Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica*, che già due anni fa riscosse tanto plauso ed interessamento. Nel settembre dell'anno stesso si terrà il terzo *Festival Internazionale di Musica* e il primo di *Danze Classiche*, che chiamerà alla gara le scuole di danza che meglio rappresentano indirizzi moderni nelle varie Nazioni.

La Biennale indice infine un *concorso per quattro cartelloni murali*, dedicati alle manifestazioni suddette, con un premio per ciascuno di L. 2500.

Il regolamento generale, pubblicato di recente, precisa le norme per concorrere alle varie manifestazioni. Gli interessati possono farne richiesta alla Segreteria della Biennale stessa, Palazzo Ducale, Venezia.

SCAVI · SCOPERTE

Il Gargano nelle importanti scoperte di abitazioni preistoriche.

Il Gargano oltre che per le sue bellezze panoramiche, oggi valorizzate da celeri mezzi di comunicazione, ha acquistato un'altra potente attrattiva dalle recenti scoperte fatte lungo il suo promontorio dal Prof. Rellini dell'Università di Roma.

Un centinaio di caverne sono state esplorate dallo studioso, sia nella regione costiera sia nel territorio di Vico e di Ischitella, con risultati positivi, così per testimonianze raccolte sulla vita preistorica delle Puglie, al tempo dell'introduzione dell'agricoltura e

della lavorazione della selce, come per la cognizione dei primi rapporti fra le nostre popolazioni e quelle della opposta riva adriatica e della Grecia.

Ricchissimo è il materiale raccolto e che attesta le origini delle abitazioni alla fine dell'età della pietra e al principio dell'età del ferro.

Preziosi fregi rinvenuti tra i ruderi romani ad Aquileia.

Durante i lavori di restauro della cinta romana, è stata rinvenuta ad Aquileia una bellissima serie di cornicioni e di fregi marmorei che appartenevano, probabilmente, a una linea lievemente arretrata delle mura maggiori, laddove erano, e sono, guarnite di due torrioni. Tali cornicioni e fregi, destinati in origine a un portico o ad un pronao, sono, per lo stile degli ornati e per l'accuratezza della lavorazione, tra i più interessanti dell'antica Aquileia e possono sostenere il confronto coi migliori dell'Urbe.

Tanto i cornicioni quanto i fregi saranno disposti lungo la Passeggiata archeologica progettata dall'Associazione per la tutela dei monumenti di Aquileia.

Importanti vestigia romane rimesse in luce in Austria.

Scavi eseguiti a poca distanza da Lienz, nel Tirolo orientale, hanno dato risultati interessanti dal punto di vista archeologico. Furono infatti trovati i resti di una città romana di provincia, con un grande portale, un tempio di Mitra, una cappella della prima epoca cristiana, alcune tombe ben conservate e numerosi oggetti, fra cui istrumenti chirurgici, ceramiche, monete, bronzi, capitelli di marmo, lapidi con iscrizioni latine, ecc. Si tratta dei resti della città di *Aguntum*. Essendo molto probabile che in quella località siano sepolti altri monumenti antichi, i lavori di scavo saranno proseguiti; e a tale scopo si stanno raccogliendo i mezzi necessari per il tramite dell'« Heimatschutz » di Vienna.

Contemporaneamente si ha notizia di nuove scoperte fatte ad Allersdorf, presso San Paolo, in Carinzia, dove è stata messa in luce una grande fattoria dell'epoca romana, occupante un'area di circa 10.000 metri quadrati, circondata da un potente muro. Nel mezzo è un vasto portale che immette nella casa del padrone. Qui sono stati trovati i resti del bagno, col *tepidarium* e il *frigidarium*, e gli impianti di riscaldamento e di distribuzione, come nelle Terme pompeiane. Ai quattro angoli della fattoria, che ha forma rettangolare, sono altri edifici a uso d'abitazione.

La tecnica della costruzione e gli oggetti rinvenuti hanno permesso di accertare che i resti risalgono in parte al secondo secolo dopo Cristo (da Adriano a Marco Aurelio), in parte al terzo e quarto secolo. Il complesso di edifici andò probabilmente distrutto, in seguito a incendio, durante le incursioni germaniche nella zona delle Alpi orientali. Copioso e interessante è il materiale rinvenuto.

TRA I LIBRI

ANTONINO VITALE. – *La Navigazione Interna in Italia*. – Volume di pag. XV-240, Sindacato Italiano Arti Grafiche, Roma: L. 25.

Opera, premiata dalla R. Accademia dei Lincei e presentata ai lettori da una lettera altamente lusinghiera del Senatore Prof. Gaudenzio Fantoli, raggiunge nella sua trattazione un calore comunicativo che oltrepassa la fredda eloquenza d'una pure esatta esposizione di vicende legislative, amministrative, tecniche, finanziarie.

Per chi ricordi l'ingente mole degli studi svoltisi in Italia nel decorso trentennio sul tema della Navigazione Interna, le appassionate polemiche, le grandiose speranze, i tentativi di realizzazioni talora fortunati e più spesso sterili, non può essere dubbia l'utilità della presente rigorosa messa a punto dei termini del problema.

L'opera riassume anzitutto quei primi studi di nostri Autori, dal Mattei al Bigotti, al Romanin-Jacur, che condussero alla prima legge fondamentale sulla Navigazione Interna: la legge Bertolini (1910). Segue il commento amministrativo, poi la parte storica, ricca d'eventi non ancora dimenticati, indi l'esposizione della situazione attuale, che si concreta nella sistemazione d'una rete di canali interessante tutto l'estuario veneto ed il corso inferiore del Po, oltre a qualche altra realizzazione nell'Italia Centrale, nei lavori in corso per una razionale sistemazione del Po a valle della confluenza dell'Adda ai fini della grande navigazione ed insieme della difesa idraulica. Delle linee navigabili sono esposti i dati d'esercizio con acuti commenti.

Infine l'A. affronta l'argomento di maggior interesse attuale, quello cioè della creazione di canali nella Valle Padana, che facciano capo al corso sistemato del Po, per modo da consentire la navigazione con natanti da 600 tonnellate fra il porto di Venezia e Milano ed eventualmente i Laghi alpini. Non tenteremo di riassumere in poche parole il pensiero dell'Autore, pensiero ponderatissimo. Ci basti ripetere che l'avere qui raccolti tutti gli elementi disponibili per valutare esattamente l'evoluzione dell'idea originale dei pionieri e per giudicare a ragion veduta delle possibilità attuali è per l'Autore ragione di grande pubblica benemerenza.

COMITATO PER LE CERIMONIE CELEBRATIVE DEL IX CENTENARIO DELLA BASILICA E DEL 1º DECENNALE DEI MILITI IGNOTI. – *La Basilica di Aquileia*. – Bologna, Zanichelli, 1933-XI. Pag. XII-406, con CVII tavole e 33 incisioni nel testo.

Opera importante, degna dell'alto soggetto, degna della duplice data celebrativa alla quale è consacrata, opera tutta del sapere italiano, generata dal concorde volere di « amici in fraternità d'intenti e d'ideali », come s'esprime nella prefazione Aristide Calderini. Impossibile accennare

che brevemente ai principali punti della densima trattazione, che va dalla storia del Patriarcato, scritta da Pio Paschini, e da quella della basilica, dovuta a Giuseppe Vale, allo studio degli edifici e dei mosaici paleocristiani nella zona attigua, dovuto alla penna dottissima di Carlo Cecchelli, a un capitolo sull'architettura del monumento dovuto a Ferdinando Forlati, e a un altro sulla pittura e scultura, acutamente scritto da Antonio Morassi; oltre ad argomenti minori sul tesoro e sulla liturgia. Completa, magnifica l'illustrazione grafica di questo volume che fa onore a un tempo alla scienza e all'arte libraria italiana.

SILVIO VIGEZZI. – *La Scultura Lombarda.* – Milano, 1928-1933, proprietà letteraria dell'Autore, fuori commercio. Tre volumi di pagg. 112, 124, 188, con moltissime illustrazioni.

Chiara, rapida, utilissima sintesi esposta in forma briosa, con sapiente distribuzione della materia. Il volume più interessante ci sembra il terzo, dedicato all'età barocca, non perchè i due precedenti gli siano inferiori, ma perchè tratta un periodo finora meno studiato; l'ultima parte del volume è dedicata all'intaglio ligneo, che in Lombardia assurse a così alti fastigi coi Taurino, Carlo Garavaglia e i Fantoni. A quando un quarto, quasi indispensabile, volume sulla scultura lombarda neo-classica e romantica?

GIUSEPPE LUGLI. – *I Santuari celebri del Lazio Antico.* – Con 15 illustrazioni nel testo e 32 tavole. Ed. Luciano Morpurgo, Roma, pagine 140: L. 8.

Il *Latium vetus* fu popolato da agricoltori rudi, battaglieri e rispettosi dei loro Iddii, ai quali inalzarono fin da lontani secoli templi, di cui taluni in parte superstiti, massimo l'elegante tetrastilo di Cori. Essi sono succintamente ma con facile e piana parola illustrati in questo volumetto, prezioso compagno al visitatore.

G. K. LUKOMSKI. – *I Maestri della Architettura classica da Vitruvio allo Scamozzi.* – Milano, Ulrico Hoepli, 1933-XI, pag. XVI-456, con 350 illustrazioni: L. 150.

L'Autore, accingendosi a quest'opera, possedeva un'ottima preparazione di studi che avevano fruttato già pubblicazioni su argomenti molto vicini a questo, cioè sul Palladio, sul Vignola, su problemi d'architettura. Del presente volume la parte di gran lunga preponderante è dedicata a Vitruvio, alla sua biografia, alla scoperta avvenuta nel *1414* del primo codice della sua opera trovato a Montecassino, alla non piccola serie dei codici rinvenuti poi, alle numerosissime edizioni, ai giudizi di criteri, all'influenza enorme che l'opera esercitò sullo sviluppo del nostro Rinascimento. Segue lo studio sui commentatori e seguaci da Leon Battista Alberti al Labacco. Parallela-

mente a questa corrente è esaminata l'altra degli artisti che hanno studiato direttamente le antichità; quindi è presa in considerazione l'influenza che il mondo classico, il Rinascimento e il neoclassico hanno esercitato all'estero, e un particolare studio è dedicato a quanti hanno descritto Roma o ne hanno ritratto monumenti e paesaggio. Sontuosa l'edizione; interessantissime e bene scelte le illustrazioni, spesso da disegni, che offrono una magnifica documentazione di come il Rinascimento ha veduto l'antichità e dello stato dei monumenti di Roma nel Quattrocento e Cinquecento.

GABRIEL FAURE. – *Pagine Vicentine*. – Versione di A. Giuriato. Ed. G. Peronato, Vicenza, pag. 112: L. 7.

Il Giuriato ha tradotto e riunito sette capitoli del Faure dedicati a Vicenza e alla sua provincia e pubblicati in diversi volumi. L'amoroso illustratore di tante bellezze italiane si è soffermato con predilezione nel Veneto e in special modo a Vicenza, a Bassano, a Breganze. In «una villa vicentina» il Fauré scrive che nel Veneto e specialmente nel Vicentino è tratto da una «specie di predestinazione». Ma certo le pagine pensose e musicali del Faure rendono con immediatezza e freschezza le città, le ville, il paesaggio sereno e soffuso d'una grazia un tantino languida e malinconica del Vicentino. Ampia lode va data all'accurato traduttore e all'editore per aver contribuito a far conoscere in Italia questo scrittore che, innamorato dell'Italia, ad essa ha dedicato tanta e sì bella parte della sua attività letteraria.

LIOU HO. – *Lauracées de Chine et d'Indochine* (Contribution à l'étude systématique et phytogéographique). – Hermann & C., Paris, 1934, in 8°, pag. 225, con illustrazioni; s. i. p.

Questo importante lavoro dell'eminente studioso cinese porta un contributo notevolissimo alla conoscenza delle Lauracee della Cina e dell'Indocina, precisandone anzitutto la ripartizione geografica e le affinità con la corrispondente flora delle altre regioni asiatiche, aumentando considerevolmente il numero dei generi e delle specie conosciuti, e mettendo infine in evidenza interessanti fenomeni di polimorfismo e di anomalia.

MICHELE AMARI. – *Storia dei Mussulmani di Sicilia* (II edizione - Vol. I). – Pag. 677 a cura di Carlo Alfonso Nallino. Ed. Romeo Prampolini, Catania, 1933-XI: L. 100, con impegno ad acquistare i due volumi successivi.

L'Autore pensò per tempo a una seconda edizione della sua celebre opera, e dopo avervi lavorato per lunghi anni alacremente, nonostante la sua tarda età, presago della morte vicina, designò a continuatori del suo lavoro due dei suoi amici più cari, il Sen. Tomasini e il Prof. Schiaparelli.

Il primo volume di questa nuova edizione è apparso solo nel 1933, a quarantaquattro anni dalla morte dell'Amari, dopo travagliate vicende che ne ritardarono l'attuazione. L'intrapresa, assunta prima dall'Ed. Laterza, fu interrotta dalla Grande Guerra e poi abbandonata, alla morte dei due valenti studiosi designati dall'Autore. Solo più tardi il Prampolini vi si accinse nuovamente e affidò il compito di ordinare, completare e aggiornare il materiale lasciato dall'Amari, al Prof. C. A. Nallino della R. Università di Roma, il quale con lungo e assillante lavoro condusse a termine eccellentemente la revisione dell'opera.

I tre volumi usciranno con l'intervallo di un anno uno dall'altro, così che l'opera sarà compiuta nel 1935.

ISTITUTO NAZIONALE PER L'ESPORTAZIONE. – *Guida dei Trasporti per l'Estero; Ferrovie, Navigazione, Poste, Aviazione*. – I. N. E., Roma, 1933-XI, pag. 304: L. 10.

E' un sintetico quadro, una guida d'orientamento dei vari mezzi che all'esportatore sono oggi offerti per far giungere le proprie merci sui mercati che lo interessano. Pubblicazione dunque di carattere essenzialmente pratico, che riunisce in piccola mole un'infinità di informazioni tanto preziose, quanto difficili a trovare, sulle tariffe interne per l'esportazione, sulle norme per le rispedizioni ai transiti di confine sui servizi ferroviari diretti internazionali, sui servizi portuali e di navigazione, sui trasporti postali e aerei, ecc.

Mitteilungen des A.T.F. – Heft V.: *Das Holz als Brenn- und Kraftstoff*. – Un volume in brochure di pag. 268, del formato di 15,5×22,5, edito da «Der Deutsche Forstverein» di Berlino, 1933. Con 102 illustrazioni su carta patinata e molte tabelle: 5 RM.

Questa pubblicazione, che costituisce una nuova e grande benemerenza della «Commissione per la Tecnica nell'Economia Forestale» del «Deutscher Forstverein», è interamente dedicata allo studio del legno come combustibile e come generatore di combustibili e carburanti. Ricchissima di dati inediti e di studi originali, essa presenta una grande importanza per tutti quanti si occupano di economia forestale, ed, in particolare, di combustibili e carburanti di origine legnosa. Senza alcun dubbio, questo interessantissino lavoro costituisce la monografia più completa ed aggiornata oggi esistente in materia.

GIANCARLO PALANTI. – *Mobili tipici moderni*. – Editoriale Domus, S. A., Milano, 1933-XI, pag. 450, ill. L. 75.

A chi voglia senza fatica orientarsi sulle odierne realizzazioni e sulle tendenze del mobile moderno sia in Italia, sia all'estero, a chi cerchi un'idea, una soluzione elegante di un problema dell'arredamento della propria casa, consigliamo questo lussuoso volume, specie d'antologia del mobile moderno, ordinata secondo la destinazione: mobili per camere di soggiorno, mobili per sale da pranzo, per studio, per scuola, per camere da letto, per camere da bambini, per anticamera, per cucina, tavoli e tavolini, sedie, divani e poltrone.

ENRICO CERULLI. – *Etiopia Occidentale.* – Pag. 516 in due volumi con illustraz. e quattro schizzi geografici dimostrativi. Edito a cura del Ministero delle Colonie, Roma, 1933-XI: L. 25 per ciascun volume; ai Soci del T.C.I. sconto del 25 %.

Il modesto sottotitolo di «Note di viaggio 1927-28» (Spedizione Cerulli) nasconde una ampia e particolareggiata descrizione di itinerari percorsi, di cose viste, di popolazioni avvicinate e studiate fino a conoscerne le abitudini di vita e le tradizioni storiche. Alla parte fondamentale dell'opera seguono due studi dell'A. sui linguaggi e le religioni dell'Etiopia Sud-Occidentale, un terzo del Prof. N. Puccioni sulle raccolte etnografiche della spedizione, un quarto del Prof. G. Stefanini sulle condizioni geologiche dell'Etiopia e un ultimo del Prof. P. Comucci sul materiale litologico raccolto dalla spedizione stessa. E' lavoro di alto valore scientifico e di interessantissima e piacevole lettura.

ING. ROMANO. – *Cirenaica nuova.* – Bengasi, Stabil. Tip. Pavone, 1933-XI; pag. 308, con 311 illustrazioni e 10 tavole fuori testo; ediz. fuori commercio.

Una fra le maggiori delle infinite benemerenze del Regime, ma non bene nota alla generalità degli Italiani, è certamente la risurrezione delle nostre Colonie. Chi le ha visitate appena pochi anni addietro e le rivede ora, prova stupore e orgoglio davanti a tanta somma di opere nuove. Ecco, a documentazione, questo bel volume sulle grandi realizzazioni compiute nella Cirenaica, che fu una delle Colonie più fiorenti della Grecia, nella terra feconda che cela infinite forze vitali, nella terra che, troncata la ribellione senussita, si avvia a un magnifico avvenire. In tutti i campi ivi si lavora avendo di mira le più lontane mete. Qui possiamo appena elencare qualcuna delle opere più salienti: il porto e la nuova cattedrale di Bengasi, la sistemazione delle antichità nel nuovo Museo di Cirene, la diga di sbarramento a monte della cascata di Bu Mansur presso Derna.

ALESSANDRO ACCROCCA. – *Cori – Storia e Monumenti.* – P. Maglione, Roma, 1933; pagine 118, 24 illustrazioni: L. 8.

La severa città dei Lepini, che domina il piano ove tante opere mirabili di bonifica sono presentemente in atto, meritava questa illustrazione, che è dedicata in ispecie alla storia, alle notizie artistiche e, con particolare acume, al celebre tempio di Ercole, di cui è data una ricostruzione.

CONFEDERAZIONE GENERALE FASCISTA DELL'INDUSTRIA ITALIANA, ASSOCIAZIONE NAZIONALE FASCISTA FRA INDUSTRIALI DELL'AUTOMOBILE. – *Atti del VI° Congresso Internazionale dei Trasporti Automobilistici* (Berlino, 15-16 febbraio 1933-XI). – La Grafica Moderna, Torino, pag. 248.

ISTITUTO VITTORIO EMANUELE III PER IL BONIFICAMENTO DELLA SICILIA. – *Prima Campagna di Esplorazioni Geoidrologiche in Sicilia.* – Palermo, 1933-XI.

Catalogo dell'Esposizione della Pittura Ferrarese del Rinascimento. – Ferrara, maggio-ottobre, 1933-XI, 254 ill., con ampie notizie degli Autori e delle opere: L. 15.

A. POLLERA. – *Piccola bibliografia dell'Africa Orientale con speciale riguardo all'Eritrea e paesi confinanti.* – Ufficio Studi e Propaganda del Governo della Colonia Eritrea, Asmara, 1933-XI.

A. G. MALLARINI. – *La nostra Somalia e il suo retroterra etiopico.* – Camera di Commercio e Industria Italo-Africana. – Genova, 1933 XI: s. i. p.

Nel breve studio si dànno interessanti notizie sul confine tra la Somalia e l'Impero Etiopico e si propugna la necessità di stabilire comunicazioni camionali tra i due territorî per sfruttarne le possibilità economico commerciali.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Catasto Agrario 1929-VIII:* Fasc. 71, *Provinc. di Bari.* – Libr. dello Stato, Roma, 1933-XI: L. 15.

LE REGIONI D'ITALIA ILLUSTRATE. – *Bologna ed Emilia antiche e moderne.* – A cura di G. B. Rossi, editore in Torino, 1932-X, edizioni da L. 50, L. 100 e L. 200 a beneficio dell'O.N.B.

— *Il Finale illustrato,* 300 fotoincisioni con didascalie di G. Salvi, a cura di G. B. Rossi, editore in Torino, 1933-XI, edizioni da L. 10, L. 15 e L. 35 a beneficio dell'O.N.B.

— *Garessio, la perla delle Alpi Marittime,* 100 illustrazioni, a cura di G. B. Rossi, editore in Torino, 1933-XI, edizioni da L. 5 e L. 10 a beneficio dell'O.N.B.

Guida Storico-Commerciale-Industriale della città di Abbiategrasso, 1933-XI. – Arti Grafiche B. Nicora, Abbiategrasso, con 1 pianta, a parziale beneficio della Fondazione Enrichetta, Colonia Fascista Elioterapica.

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI (Direzione Generale dell'Industria, Corpo Reale delle Miniere). – *Relazione sul Servizio Minerario nell'anno 1931.* – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI, pag. 384, con tavole e diagrammi.

PIRRO MARCONI. – *Agrigento.* – Nella collezione «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia» del Ministero dell'Educazione Nazionale. - Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI, pag. 56, con 72 illustrazioni: L. 4,50.

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1933-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 ottobre 1933		N. 172 535
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 22 482
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1933	» 6 607	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 ottobre 1933	» 10 744	
		» 228 424
Totale Soci		N. 423 441

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1933

Attività del Touring.

Attività dell' « E. N. I. T. ».

Illustrazione di località Regioni – Monumenti.

Turismo – Industrie turistiche Trasporti – Urbanesimo.

Imprese, impianti, industrie.

Scienze varie e naturali.

Colonie e Possedimenti.

Musei – Arte – Scavi – Archeologia.

Varie – Folclore.

Pagine staccate.

Vita del Touring.

Notizie ed Echi.

Autori.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
{ *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SANDALI
AQUILA
PREFERITELI
IGIENICI
INDEFORMABILI
ECONOMICI
TUTTA GOMMA
IN UN SOL PEZZO
SOCIETÀ ITALIANA
INDUSTRIA GOMMA
& HUTCHINSON
MILANO

POLVERI E CARTUCCE
B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
DA CACCIA E DA TIRO
BOMBRINI PARODI-DELFINO
ESPLOSIVI - MUNIZIONI
PRODOTTI CHIMICI - ZOLFI
AGENTE DI VENDITA
Soc. An. LA COMMERCIALE B.P.D. ROMA

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANO
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

FIUGGI
LA VERA MARCA
DIFFIDARE DELLE
CONTRAFFAZIONI
UNICA SORGENTE
DI FAMA MONDIALE
GLORIOSA NEI SECOLI
ACIDO URICO
GOTTA CALCOLI
RENELLA
PALAZZO DELLA FONTE
M. 700 S.M.
MAGGIO - OTTOBRE
DI FAMA EUROPEA
GRAN LUSSO CONCERTI
SOC. AN. FIUGGI (ANTICOLANA)
ROMA - PIAZZA DELLA PILOTTA, 3
Agente Generale per la vendita in Italia e Colonie
CAV. VINCENZO ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI, 3

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80